Supplemento ordinario alla "Gazzetta Ufficiale" n. 17 del 22 gennaio 1992 - Serie generale

Spedizione in abbonamento postale - Gruppo I (70%)

GAZZETTA UFFICIALE

DELLA REPUBBLICA ITALIANA

PARTE PRIMA **Roma - Mercoledì, 22 gennaio 1992** SI PUBBLICA TUTTI I GIORNI NON FESTIVI

DIREZIONE E REDAZIONE PRESSO IL MINISTERO DI GRAZIA E GIUSTIZIA - UFFICIO PUBBLICAZIONE LEGGI E DECRETI - VIA ARENULA 70 - 00100 ROMA
AMMINISTRAZIONE PRESSO L'ISTITUTO POLIGRAFICO E ZECCA DELLO STATO - LIBRERIA DELLO STATO - PIAZZA G. VERDI 10 - 00100 ROMA - CENTRALINO 85081

N. 12

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 8 novembre 1991, n. 435.

Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

SOMMARIO

LEGGI, DECRETI E ORDINANZE PRESIDENZIALI

DECRETO DEL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA 8 novembre 1991, n. 435.

Approvazione del regolamento per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA

Visto l'art. 87, comma quinto, della Costituzione;

Visti gli articoli 7 e 35, comma primo, lettera *a)*, della legge 5 giugno 1962, n. 616;

Visti:

la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare firmata a Londra nel 1974, e resa esecutiva con legge 23 maggio 1980, n. 313;

il protocollo 1978 alla predetta convenzione, e reso esecutivo con legge 4 giugno 1982, n. 438;

gli emendamenti 1981 e 1983 alla convenzione, entrati in vigore in base a quanto disposto dall'art. VIII della convenzione stessa;

Ritenuto necessario emanare un nuovo regolamento che sostituisca quello approvato con decreto del Presidente della Repubblica 14 novembre 1972, n. 1154, e tenga conto della nuova normativa entrata in vigore con la convenzione sopra menzionata ed i relativi emendamenti;

Udito il parere del comitato centrale per la sicurezza della navigazione;

Udito il parere del Consiglio di Stato, espresso nelle adunanze generali del 19 novembre 1990 e del 25 marzo 1991;

Visto l'art. 17, comma 1, lettera *a)*, della legge 23 agosto 1988, n. 400;

Vista la deliberazione del Consiglio dei Ministri, adottata nella riunione del 25 ottobre 1991;

Sulla proposta del Ministro della marina mercantile, di concerto con i Ministri degli affari esteri, dell'interno, della difesa, dei trasporti, delle poste e delle telecomunicazioni, dell'industria, del commercio e dell'artigianato e della sanità;

EMANA

il seguente decreto:

Art. 1.

1. È approvato l'accluso regolamento, composto di 256 articoli e vistato dal Ministro proponente, per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

Art. 2.

1. Il presente decreto entra in vigore il novantesimo giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella *Gazzetta Ufficiale* della Repubblica italiana.

Il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sarà inserito nella Raccolta ufficiale degli atti normativi della Repubblica italiana. È fatto obbligo a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 8 novembre 1991

COSSIGA

ANDREOTTI, *Presidente del Consiglio dei Ministri*
FACCHIANO, *Ministro della marina mercantile*
DE MICHELIS, *Ministro degli affari esteri*
SCOTTI, *Ministro dell'interno*
ROGNONI, *Ministro della difesa*
BERNINI, *Ministro dei trasporti*
VIZZINI, *Ministro delle poste e delle telecomunicazioni*
BODRATO, *Ministro dell'industria, del commercio e dell'artigianato*
DE LORENZO, *Ministro della sanità*

Visto, *il Guardasigilli:* MARTELLI
Registrato alla Corte dei conti il 14 gennaio 1992
Atti di Governo, registro n. 84, foglio n. 14

REGOLAMENTO DI SICUREZZA DELLA NAVIGAZIONE E DELLA VITA UMANA IN MARE

Libro I
Disposizioni generali

Titolo I
Disposizioni preliminari

Capitolo I
Applicabilità del Regolamento

Art. 1
Denominazioni e definizioni

1. Le denominazioni utilizzate nel presente regolamento hanno il significato risultante dalle seguenti definizioni che sono integrative o addizionali a quelle della Convenzione:

1) Aeroscafo (Hovercraft): una nave avente mezzi atti a generare sotto di essa un cuscino d'aria capace di sollevarla sulla superficie del mare;

2) Aliscafo: una nave avente strutture alari, parzialmente o totalmente sommerse, atte a generare nel moto di avanzamento una portanza idrodinamica capace di sollevarne lo scafo sulla superficie del mare;

3) Apparecchio galleggiante: un mezzo galleggiante (che non sia un'imbarcazione di salvataggio, una zattera di salvataggio, un battello di emergenza, una tuta per l'immersione in acqua, una cintura di salvataggio o un salvagente) destinato a sostenere un determinato numero di persone che si trovano in acqua, costruito in modo che la sua forma e le sue caratteristiche permangono durante il suo impiego in acqua;

4) Auto-allarme radiotelegrafico: un ricevitore automatico di allarme, che entra in azione quando eccitato da un segnale radiotelegrafico di allarme;

5) Auto-allarme radiotelefonico: un ricevitore automatico di allarme che entra in azione quando eccitato dal segnale di allarme radiotelefonico;

6) Autorità Marittima: organi periferici del Ministero e, all'estero, le autorità consolari;

7) Convenzione: la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, aperta alla firma a Londra il 1°

novembre 1974 e relativo protocollo (1978), resa esecutiva in Italia rispettivamente con legge 23 maggio 1980, n. 313 e legge 4 giugno 1982, n. 438, ed emendamenti adottati dall'Italia posteriormente a tale data.
I riferimenti alla convenzione contenuti nel presente regolamento si intendono fatti alla convenzione sopra definita, ove non altrimenti specificato nel testo;

8) Dispositivo o sistemazione per la messa a mare: dispositivo o sistemazione atti a trasferire in modo sicuro un mezzo collettivo di salvataggio od un battello di emergenza dalla propria posizione a bordo della nave fino in acqua;

9) Ente tecnico: l'ente definito dall'Art. 3, lettera f) della legge;

10) Frequenze di soccorso: le frequenze assegnate a tale scopo dal regolamento delle radiocomunicazioni rispettivamente per la radiotelegrafia e per la radiotelefonia (vedi punto 53);

11) Immersione: la distanza verticale, al mezzo della nave, dalla linea di costruzione al galleggiamento considerato. In ogni caso il piano di galleggiamento deve essere assunto come parallelo ai galleggiamenti del piano di costruzione;

12) Installazione radioelettrica esistente: un impianto radioelettrico totalmente installato a bordo di una nave anteriormente al 1° luglio 1986, oppure un impianto radioelettrico parzialmente montato a bordo di una nave prima della predetta data e completato poi con parti identiche a quelle preesistenti ovvero con parti conformi alle prescrizioni del presente regolamento;

13) Installazione radioelettrica nuova: qualsiasi impianto radioelettrico che non sia una "installazione radioelettrica esistente";

14) Larghezza (della nave): la massima larghezza della nave fuori ossatura al di sotto del ponte di coperta. Se la nave è soggetta a norme di compartimentazione si deve intendere per la sua larghezza, agli effetti dei computi relativi alla compartimentazione, quella massima fuori ossatura al massimo galleggiamento di compartimentazione o al di sotto di esso;

15) Legge: la legge 5 giugno 1962, n. 616, sulla sicurezza della navigazione e della vita umana in mare;

16) Linea limite: la linea tracciata almeno 76 millimetri al di sotto della linea d'intersezione della faccia superiore del ponte delle paratie con la murata;

17) Lunghezza (della nave): la lunghezza tra le perpendicolari. Se la nave è soggetta a norme di compartimentazione, la sua lunghezza, agli effetti dei computi relativi alla compartimentazione, si deve intendere quella misurata tra le perpendicolari condotte alle estremità del massimo galleggiamento di compartimentazione. In ogni caso il galleggiamento deve essere considerato parallelo ai piani di galleggiamento del piano di costruzione. La lunghezza della nave ai fini delle norme di cui sia alla regola 28 del capitolo III della convenzione 1974 sia all'Art. 173 del presente regolamento, è quella misurata

dalla faccia prodiera del dritto di prora fuori tutto alla faccia poppiera del dritto di poppa; quando il dritto di poppa non esiste la lunghezza va misurata all'asse del timone;

18) Marittimo abilitato: un membro dell'equipaggio di una nave, che abbia un certificato di idoneità rilasciato secondo le disposizioni del presente regolamento;

19) MARPOL 73/78: la convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (1973) e relativo protocollo (1978) resa esecutiva in Italia rispettivamente con Legge 29 settembre 1980 n. 662 e Legge 4 giugno 1982 n. 438 ed emendamenti adottati dall'Italia posteriormente a tale data.

20) Ministero: il Ministero della Marina Mercantile;

21) Motonave: una nave la cui propulsione dipende da motore endotermico;

22) Motoveliero: una nave a propulsione mista, meccanica ed a vela, il cui apparato di propulsione meccanica è capace di imprimerle una velocità non inferiore a 7 nodi, all'andatura corrispondente al regime per il servizio continuativo, al dislocamento di pieno carico, in acqua tranquilla, senza l'ausilio delle vele;

23) Nave a vela (veliero): una nave la cui propulsione dipende da vele;

24) Nave ad uso privato: una nave adibita a scopi, diversi dal diporto, dai quali esula il fine di lucro;

25) Nave da passeggeri: una nave adibita al trasporto di passeggeri in numero superiore a dodici;

26) Nave da pesca (nave peschereccia, peschereccio): una nave adibita alla cattura di pesci, delle balene, delle foche, dei trichechi o di altri esseri viventi del mare;

27) Nave da salvataggio: una nave munita di attrezzature particolari per il servizio di soccorso a navi;

28) Nave da carico: qualsiasi nave che non sia ad uso privato, da passeggeri o da pesca;

29) Nave chimichiera: una nave da carico costruita o adattata ed impiegata per il trasporto alla rinfusa di prodotti chimici liquidi pericolosi, come definita dalla convenzione;

30) Nave cisterna: una nave da carico costruita o adattata per il trasporto alla rinfusa di carichi liquidi di natura infiammabile;

31) Nave costruita: l'espressione "nave la cui chiglia è stata impostata o che si trova ad uno stadio di costruzione equivalente" nel testo può essere abbreviata dall'espressione "nave costruita";

32) Nave gasiera: una nave costruita o adattata ed impiegata per il trasporto alla rinfusa di gas liquefatti, come definita dalla convenzione;

33) Nave nucleare: una nave dotata di un impianto ad energia nucleare;

34) Nave traghetto: una nave munita di attrezzature particolari che la rendano atta al trasporto di rotabili ferroviari o stradali con imbarco degli stessi sulle proprie ruote;

35) Navigazione internazionale lunga: una navigazione che si svolge tra porti appartenenti a Stati diversi in qualsiasi mare ed a qualsiasi distanza dalla costa;

36) Navigazione internazionale breve: una navigazione che si svolge tra porti appartenenti a Stati diversi nel corso della quale la nave non si allontana più di 200 miglia da un porto o da una località ove l'equipaggio e i passeggeri possono trovare rifugio, sempreché la distanza fra l'ultimo porto di scalo nello Stato ove il viaggio ha origine ed il porto finale di destinazione non superi 600 miglia;

37) Navigazione internazionale costiera: una navigazione che si svolge tra porti appartenenti a Stati diversi nel corso della quale la nave non si allontana più di 20 miglia dalla costa;

38) Navigazione nazionale: una navigazione che si svolge tra porti dello Stato, a qualsiasi distanza dalla costa;

39) Navigazione nazionale costiera: una navigazione che si svolge tra porti dello Stato nel corso della quale la nave non si allontana più di 20 miglia dalla costa;

40) Navigazione litoranea: una navigazione che si svolge tra porti dello Stato nel corso della quale la nave non si allontana più di 6 miglia dalla costa;

41) Navigazione locale: una navigazione che si svolge nell'interno di porti ovvero di rade, estuari, canali e lagune dello Stato, nel corso della quale la nave non si allontana più di 3 miglia dalla costa;

42) Navigazione speciale: una navigazione i cui limiti sono indicati nel singolo caso;

43) Norme tecniche per gli impianti radio: le norme emanate con decreto del Ministro per le Poste e le Telecomunicazioni, di concerto con il Ministro per la Marina Mercantile, relative agli impianti e agli apparati radioelettrici a bordo delle navi mercantili;

44) Operatore radiotelefonista: una persona titolare di un certificato per tale qualifica, conforme alle disposizioni del regolamento delle radiocomunicazioni, rilasciato dal Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni;

45) Passeggero: qualsiasi persona imbarcata sulla nave che non sia:
   a) il comandante od un membro dell'equipaggio o altra persona per i suoi servizi;
   b) un bambino di età inferiore ad un anno;

46) Permeabilità: la percentuale del volume (calcolato fuori ossatura) di uno spazio che può essere occupato dall'acqua. Se lo spazio si estende sopra la linea limite, il volume va misurato solo fino all'altezza di tale linea;

47) Perpendicolare addietro: la linea verticale condotta, sul piano di simmetria della nave, in corrispondenza della intersezione della

faccia poppiera del dritto di poppa o dritto del timone col piano di galleggiamento a pieno carico (centro disco per le navi munite di certificato di bordo libero); se la nave non ha dritto di poppa o dritto del timone, in luogo della faccia poppiera del dritto si considera l'asse di rotazione del timone; il piano di galleggiamento deve essere in ogni caso considerato parallelo ai galleggiamenti del piano di costruzione;

48) Perpendicolare avanti: la linea verticale condotta, sul piano di simmetria della nave, in corrispondenza della intersezione della faccia prodiera del dritto di prora col piano di galleggiamento a pieno carico (centro disco per le navi munite di certificato di bordo libero); il piano di galleggiamento deve essere in ogni caso considerato parallelo ai galleggiamenti del piano di costruzione;

49) Personale industriale: tutte le persone imbarcate sulla nave che non siano passeggeri, membri dell'equipaggio, o personale speciale e che siano normalmente impiegate in operazioni industriali off-shore;

50) Personale speciale: tutte le persone che non siano né passeggeri né membri dell'equipaggio e che siano trasportate a bordo di una nave in conseguenza dei servizi speciali cui la nave è destinata o a causa di lavori speciali svolti sulla nave;

51) Piroscafo: una nave la cui propulsione dipende da macchina a vapore acqueo;

52) Ponte di coperta: il ponte continuo più alto della nave;

53) Regolamento dell'ente tecnico: norme tecniche predisposte dal Registro Italiano Navale in base a quanto previsto dal DLCPS del 22.1.1947 n° 340 e dal DM 10.6.1947 relativo all'applicazione dell'Art. 3 del citato DLCPS.

54) Regolamento delle radiocomunicazioni: il regolamento delle radiocomunicazioni annesso, o considerato come annesso, alla convenzione internazionale delle telecomunicazioni in vigore;

55) Rimorchiatore: una nave progettata, costruita ed attrezzata per operazioni di rimorchio;

56) Segnale di allarme (per gli impianti radio): il segnale di allarme stabilito dal regolamento delle radiocomunicazioni;

57) Segnale di soccorso (per gli impianti radio): il segnale di soccorso stabilito dal regolamento delle radiocomunicazioni;

58) Stazione di governo: il posto dal quale viene manovrato un apparecchio di governo;

59) Stazione radiotelegrafica: uno o più trasmettitori o ricevitori, o un complesso di trasmettitori e ricevitori, compresi gli apparecchi accessori, necessari per effettuare un servizio di comunicazioni radiotelegrafiche;

60) Stazione radiotelefonica: uno o più trasmettitori o ricevitori, o un complesso di trasmettitori e ricevitori, compresi gli apparecchi accessori, necessari per effettuare un servizio di comunicazioni radiotelefoniche;

61) Tipo approvato: un apparecchio o un dispositivo o un materiale dichiarato di "tipo approvato" ai sensi dell'Art. 11 della legge;

62) Ufficiale radiotelegrafista: una persona titolare di un certificato per tale qualifica, conforme alle disposizioni del regolamento delle radiocomunicazioni, rilasciato dal Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni;

63) Veliero: vedi nave a vela;

64) Veliero con motore ausiliario: una nave a propulsione mista, meccanica e a vela, il cui apparato di propulsione meccanica non è capace di farle raggiungere una velocità di 7 nodi, all'andatura corrispondente al regime per il servizio continuativo, al dislocamento di pieno carico, in acqua tranquilla, senza l'ausilio di vela;

65) Viaggio internazionale lungo: un viaggio che si effettua tra porti appartenenti a Stati diversi in qualsiasi mare ed a qualsiasi distanza dalla costa; a tale effetto ogni territorio delle cui relazioni internazionali sia responsabile un paese aderente alla convenzione, o che sia sottoposto all'amministrazione dell'Organizzazione delle Nazioni Unite, è considerato come paese autonomo;

66) Viaggio internazionale breve: un viaggio nel corso del quale una nave non si allontana più di 200 miglia da un porto o da un luogo ove i passeggeri e l'equipaggio possano trovare rifugio e nel corso del quale la distanza tra l'ultimo porto di scalo nel paese ove il viaggio ha origine e il porto finale di destinazione non supera 600 miglia;

67) Zattera di salvataggio: un mezzo galleggiante, che non sia una imbarcazione di salvataggio, un apparecchio galleggiante di salvataggio, una cintura di salvataggio o un salvagente, destinato a sostenere un determinato numero di persone fuori dall'acqua.

Art. 2
Limiti e modalità di applicazione del regolamento

1. Le disposizioni del presente regolamento si applicano:

(a) alle navi mercantili nazionali di cui all'Art. 1 della legge e successive modificazioni, ad eccezione delle navi appartenenti alle amministrazioni militari, doganali, di polizia e al corpo dei vigili del fuoco o da essi direttamente esercitate e delle navi adibite al trasporto di truppe, per quanto non disposto da regolamenti speciali.

Tuttavia, le norme sulla sicurezza della navigazione di cui al capitolo V della convenzione, integrate da quelle del capitolo VI del libro IV del presente regolamento, si applicano a tutte le navi mercantili di cui all'Art. 1 della legge e successive modificazioni.

(b) per quanto pratico e ragionevole anche alle navi mercantili straniere non soggette alla convenzione, che toccano porti italiani. A

condizione di reciprocità, possono essere accettate per le predette navi certificazioni valide rilasciate in applicazione di norme nazionali.

(c) anche alle navi straniere, soggette alla convenzione, che toccano i porti italiani, limitatamente agli articoli nei quali tale applicazione è espressamente prevista.

(d) a tutte le navi indipendentemente dalla data di costruzione, salvo che siano previste apposite disposizioni applicabili solo a navi costruite in un determinato periodo.

2. Alle navi soggette alla convenzione si applicano, in aggiunta alle pertinenti norme della stessa, tenendo conto della loro data di costruzione, le disposizioni del presente regolamento che siano integrative o addizionali rispetto a quelle stabilite dalla convenzione.

3. Alle navi da carico trasformate in navi da passeggeri a decorrere dal 1° luglio 1986, ovvero dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, a seconda che esse siano soggette o meno alla convenzione, si applicano le norme del presente regolamento per navi da passeggeri costruite dopo le date suddette.

4. Il grado di sicurezza complessivo posseduto, in base alla precedente normativa, da una nave costruita anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, ovvero il maggior grado di sicurezza eventualmente da essa posseduto, non possono essere comunque ridotti per effetto delle disposizioni del presente regolamento.

5. Per le navi munite di marca di stazza e che conseguentemente hanno due serie di stazza, ai fini dell'applicazione dei regolamenti di sicurezza, sarà sempre considerata la serie più elevata.

Art. 3
Aumento di passeggeri
Estensione di navigazione

1. L'autorità marittima, previa direttiva del Ministero, può concedere un aumento del numero di passeggeri trasportabili ovvero l'abilitazione ad una navigazione più estesa a navi costruite anteriormente al 1° luglio 1986 o alla data di entrata in vigore del presente regolamento, a seconda che esse siano soggette o meno alla convenzione, solo se le navi stesse soddisfino le pertinenti norme della convenzione e del presente regolamento per navi costruite posteriormente alle date suddette, la cui applicazione sentito l'ente tecnico sia ritenuta necessaria in relazione all'entità delle varianti richieste, nonchè alle eventuali prescrizioni addizionali proposte dalla commissione di visita, quando l'autorità marittima stessa abbia ritenuto di convocarla.

Art. 4
Navi ad uso privato

1. Le navi adibite ad uso privato non possono trasportare passeggeri a titolo gratuito, ma possono effettuare tale trasporto solo a titolo amichevole.

2. Il Ministero può esentare le navi adibite ad uso privato, tenuto conto del loro tipo e del relativo impiego, dall'applicazione di prescrizioni giudicate non pratiche o non ragionevoli e disporre o concedere, sentito l'ente tecnico, che siano adottate sistemazioni equivalenti a quelle prescritte.

Art. 5
Esclusioni

1. Le disposizioni del presente regolamento non si applicano:

a) alle navi dotate di vela di superficie complessivamente non superiore, in opera, a 14 metri quadrati nonché, in generale, alle imbarcazioni non provviste di motore di lunghezza non superiore a 10 metri;

b) ai mezzi speciali che operino solamente in presenza di nave appoggio, essendo ad essa collegati fisicamente, per svolgere attività di ricerca o altre operazioni connesse con l'attività della nave appoggio.

Art. 6
Navi con caratteristiche nuove

1. Il Ministero, previ accertamenti dell'ente tecnico, può esentare ogni nave che presenti caratteristiche nuove da qualsiasi disposizione del presente regolamento - tranne le norme sulla sicurezza della navigazione di cui al libro IV - che rischi di ostacolare seriamente le ricerche volte a migliorare tali caratteristiche e la pratica attuazione di esse.

2. Una nave che abbia ottenuto esenzioni a norma del precedente comma deve soddisfare alle prescrizioni che il Ministero, sentito l'ente tecnico, avuto riguardo al servizio al quale essa è destinata, stimi sufficienti per assicurarne la sicurezza generale. Tali prescrizioni, quando si tratta di navi che effettuano viaggi internazionali, devono essere giudicate accettabili dai Governi degli Stati nei quali la nave si reca.

3. Il Ministro per la Marina Mercantile adotta con proprio decreto tutte le disposizioni particolari non aventi carattere regolamentare relative a navi di caratteristiche speciali e nuove, per l'applicazione di disposizioni adottate da organismi internazionali, sentito l'ente tecnico ed acquisito il parere del Comitato centrale per la sicurezza della navigazione.

Art. 7
Riparazioni, modifiche e trasformazioni

1. Le navi sulle quali sono effettuate riparazioni, modifiche o trasformazioni e le sistemazioni che ne risultano devono continuare a soddisfare alle prescrizioni che erano ad esse applicabili prima delle riparazioni, modifiche o trasformazioni.

2. Una nave costruita anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento non deve discostarsi dalle prescrizioni del regolamento stesso applicabili ad una nave costruita a decorrere dalla data di entrata in vigore del medesimo più di quanto non si discostava prima della riparazione, modifica o trasformazione.

3. Nel caso di riparazioni, modifiche e trasformazioni giudicate "di grande importanza" dall'ente tecnico devono essere applicate le norme per navi costruite a decorrere dal 1° luglio 1986, ovvero dalla data di entrata in vigore del presente regolamento a seconda che esse siano soggette o meno alla convenzione, sia alle parti sottoposte a dette riparazioni, modifiche o trasformazioni, sia alle relative dotazioni.

Nel caso che le suddette trasformazioni cambino il tipo di nave da carico secco a cisterna per trasporto di prodotti infiammabili o di gas liquefatti o di prodotti chimici liquidi pericolosi, le norme della convenzione e del presente regolamento per navi costruite a decorrere dal 1° luglio 1986, ovvero dalla data di entrata in vigore del presente regolamento a seconda che esse siano soggette o meno alla convenzione, devono essere applicate anche a quelle altre parti della nave e relative dotazioni stabilite dall'ente tecnico in relazione alle caratteristiche della trasformazione.

Il Ministero può concedere deroghe dall'osservanza delle disposizioni di cui ai precedenti commi del presente punto.

4. Il precedente comma 3 non si applica per modifiche e trasformazioni, anche se di grande importanza, che vengono eseguite per rendere la nave conforme alle prescrizioni della MARPOL 73/78 e al protocollo 78 della convenzione.

Art. 8
Equivalenze

1. Quando il presente regolamento prescrive di sistemare un determinato impianto, dispositivo o apparecchio oppure un tipo dei medesimi oppure è stabilita una particolare sistemazione, il Ministero, fatto salvo quanto previsto all'Art. 28 del presente regolamento, può accettare in sostituzione, ai sensi dell'Art. 12 della Legge 5.6.62 n. 616, qualsiasi altro impianto, dispositivo o apparecchio o tipo dei medesimi o qualsiasi altra sistemazione, se, previ accertamenti da parte dell'ente tecnico, ritenga che detto impianto, dispositivo o apparecchio o sistemazione sia di carattere equivalente a quello richiesto.

Art. 9
Esenzioni

1. Il Ministero, salve le speciali esenzioni previste dal presente regolamento, se ritiene che le condizioni del viaggio e quelle favorevoli della navigazione siano tali da rendere non ragionevole o non necessaria l'applicazione di prescrizioni del presente regolamento relative alla compartimentazione, alla stabilità, ai mezzi di esaurimento, alle installazioni e macchinari elettrici, alla protezione contro gli incendi ed ai mezzi di salvataggio, può esonerare dalle prescrizioni stesse, previ accertamenti dell'ente tecnico, singole navi o categorie di navi nazionali o di Stati cui non si applichi la convenzione, le quali, nel corso del viaggio, non si allontanino più di 20 miglia dalla costa.

2. In ogni caso i mezzi di estinzione incendi, le imbarcazioni e gli altri mezzi di salvataggio devono essere di pronta utilizzazione, in conformità alle disposizioni del presente regolamento, e deve essere sempre disponibile una cintura di salvataggio per ogni persona a bordo.

3. Le navi nucleari non possono essere esonerate dall'osservanza delle prescrizioni del presente regolamento.

Art. 10
Norme varie

1. Il Ministero, allo scopo di recepire disposizioni adottate da organismi internazionali, approva con decreto, sentito l'ente tecnico:

a) le caratteristiche di tutte le dotazioni dei mezzi di salvataggio ed altre particolari dotazioni dei mezzi stessi; per le razioni viveri, i recipienti dell'acqua, il corredo farmaceutico e gli apparecchi di dissalazione dell'acqua di mare deve essere effettuato il concerto con il Ministero della Sanità;

b) i particolari requisiti delle imbarcazioni di salvataggio a motore, delle zattere di salvataggio e degli apparecchi galleggianti, dei salvagente anulari, dei segnali di soccorso del ponte di comando;

c) i criteri ed i requisiti concernenti la sistemazione a bordo delle zattere di salvataggio, nonché i requisiti dei dispositivi per la messa in mare delle zattere di salvataggio ammainabili;

d) le modalità delle revisioni periodiche delle zattere di salvataggio;

e) le caratteristiche, le sistemazioni di sicurezza e le dotazioni delle navi di salvataggio e dei rimorchiatori;

f) le norme relative alle caratteristiche, manutenzione, esame e prove periodiche degli estintori e degli eventuali criteri di equivalenza per nuovi tipi di essi;

g) le norme sulle caratteristiche dei contenitori cisterna ed i veicoli cisterna stradali o ferroviari contenenti merci pericolose allo stato liquido oppure allo stato gassoso, da trasportare via mare.

h) la normativa di sicurezza relativa alle operazioni di atterraggio e partenza di elicotteri su e dal ponte di coperta delle navi, nel rispetto della normativa del Ministero dell'Interno. Eventuali disposizioni che impongano specifiche prestazioni al comando dell'elicottero devono essere emanate con decreto del Ministro per la Marina Mercantile di concerto con il Ministro dei Trasporti.

2. Con decreto del Ministro per la Marina Mercantile sono emanate istruzioni in ordine ai seguenti argomenti concernenti le navi nucleari:

a) contenuto del rapporto di sicurezza di cui all'Art. 40;
b) contenuto del manuale di esercizio di cui all'Art. 41;
c) misure da comprendere nel controllo speciale di cui all'Art. 34;
d) principi generali di sicurezza;
e) requisiti di massima dell'impianto di energia nucleare;
f) protezione ed involucro di contenimento dell'impianto reattore;
g) schermo e protezione contro le radiazioni;
h) rifiuti radioattivi:
i) ricarica e manutenzione del reattore;
l) personale di bordo.

Capitolo II
Tipi e destinazioni delle navi

Art. 11
Tipi di navi

1. Le navi si distinguono nei seguenti tipi:

a) piroscafo;
b) motonave;
c) nave nucleare;
d) veliero;
e) motoveliero;
f) veliero con motore ausiliario;
g) aliscafo;
h) aeroscafo;
i) imbarcazioni a remi.

2. Il tipo di nave viene indicato nelle matricole o nei registri e nei documenti di bordo di cui all'Art. 169 del codice della navigazione.

Art. 12
Specie di navigazione

1. Le specie di navigazione cui possono essere abilitate le navi sono le seguenti:

a) navigazione internazionale lunga (Nav. I.L.);
b) navigazione internazionale breve (Nav. I.B.);

c) navigazione internazionale costiera (Nav. I.C.);
d) navigazione nazionale (Nav. N.);
e) navigazione nazionale costiera (Nav. N.C.);
f) navigazione nazionale litoranea (Nav. N.Li.);
g) navigazione nazionale locale (Nav. N.Lo.);
h) navigazione speciale (Nav. S.).

2. Per le navi da pesca le specie di navigazioni cui esse possono essere abilitate sono quelle relative alle categorie di pesca indicate nell'Art. 408, e successive modificazioni, del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, nonché ai tipi di pesca di cui all'Art. 1 del regolamento per l'esecuzione della legge 14 luglio 1965, n. 963, approvato con decreto del Presidente della Repubblica 2 ottobre 1968, n. 1639.

3. Fermo quanto disposto al libro III titolo VI, le navi di stazza lorda non superiore a 10 tonnellate, se a propulsione meccanica, ed a 25 tonnellate se a propulsione diversa da quella meccanica, non possono essere abilitate a navigazioni più estese di quella nazionale litoranea; è consentita eccezionale autorizzazione a navigazione nazionale costiera da parte dell'autorità marittima, sentito l'ente tecnico.

4. La specie di navigazione viene annotata nei documenti di bordo di cui all'Art. 169 del codice della navigazione.

Art. 13
Abilitazione di una nave a determinati servizi

1. Una nave può essere abilitata ad uno o più dei seguenti servizi:

a) trasporto di passeggeri;
b) trasporto di merci;
c) servizi speciali (servizi scientifici o di ricerca, scuola, salvataggio, appoggio flottiglia da pesca, conservazione o trasformazione dei prodotti della pesca, posa cavi, sfruttamento fauna, flora e fondo marino diverso dalla pesca, uso privato ed altri servizi stabiliti con decreto del Ministro della Marina Mercantile);
d) servizio di impianti off-shore e di navi adibite alla esplorazione o sfruttamento del fondo marino;
e) pesca;
f) rimorchio.

2. Una nave cisterna può trasportare altre merci oltre ai liquidi cui è particolarmente destinata, sempre che abbia le sistemazioni adatte.

3. Salvo quanto disposto ai successivi commi 5, 6 e 7, l'autorità marittima, sentito l'ente tecnico, può autorizzare il trasporto di passeggeri in numero non superiore a dodici su nave che non è da passeggeri, purché provvista di congrui mezzi di salvataggio ed adeguate

sistemazioni per i passeggeri, rilasciando un attestato rinnovabile annualmente.

4. Le modalità per il trasporto dei passeggeri su navi cisterna adibite al trasporto di idrocarburi o altre sostanze pericolose, quando cariche o non degassificate, sono stabilite dall'autorità marittima.

5. Sulle navi da passeggeri e, limitatamente alla navigazione nazionale, sulle navi da carico destinate ad uno qualsiasi dei servizi di cui al comma 1 di questo articolo è consentito l'imbarco di personale tecnico, di operai e di conducenti di autoveicoli industriali gommati a condizione che:

a) sulle navi da passeggeri le persone non appartenenti all'equipaggio siano comprese nel numero massimo di passeggeri che le navi stesse sono abilitate a trasportare;

b) sulle navi da carico destinate ad uno qualsiasi dei servizi di cui al comma 1 di questo articolo le persone non appartenenti all'equipaggio non superino il numero di trentaquattro; tale numero può essere aumentato su autorizzazione del Ministero, sentito l'ente tecnico, nel caso in cui la nave abbia compartimentazione di galleggiabilità, stabilità in allagamento e mezzi di esaurimento adeguati a garantirne la sopravvivenza secondo i regolamenti dell'ente tecnico in caso di allagamento di uno qualsiasi dei suoi compartimenti, abbia protezione attiva e passiva contro gli incendi conforme ai regolamenti dell'ente tecnico e purché tutte le altre sistemazioni conferiscano alla nave un grado di sicurezza adeguato alla salvaguardia della vita umana in mare;

c) non venga superato il numero di persone imbarcabili accertato ai fini della stabilità dall'ente tecnico;

d) per ogni persona per la quale viene consentito l'imbarco a norma del presente comma esistano mezzi di salvataggio collettivi ed individuali nella stessa misura di quelli prescritti per l'equipaggio;

e) nel caso di pernottamento a bordo delle persone per le quali è consentito l'imbarco a norma del presente comma esistano sistemazioni d'alloggio di caratteristiche pari a quelle dei passeggeri o dell'equipaggio;

f) i lavori da eseguire in navigazione non costituiscano fonte di pericolo per le persone e per la sicurezza della navigazione stessa o menomazione dell'efficienza dei servizi di bordo;

g) il numero dei conducenti non sia superiore a due per ogni autoveicolo imbarcato.

6. Sulle navi destinate a servizi speciali e su quelle destinate a servizi di impianti off-shore e di navi adibite alla esplorazione o sfruttamento del fondo marino, abilitate a navigazione internazionale è consentito l'imbarco di personale speciale e di personale industriale a condizione che siano soddisfatte le disposizioni emanate dal Ministero, sentito l'ente tecnico, anche sulla base di raccomandazioni poste in essere da organismi internazionali.

7. Il Ministero può autorizzare il trasporto di passeggeri su navi di stazza lorda inferiore a 100 tonnellate che non sono da passeggeri tenuto conto di particolari esigenze locali, limitatamente alla navigazione nazionale litoranea, di massima nel periodo estivo, in ore diurne ed in buone condizioni di tempo e di mare.

8. Per ottenere l'autorizzazione di cui al precedente comma l'armatore deve presentare domanda al capo del compartimento marittimo di iscrizione della nave, il quale provvede all'istruttoria sentendo l'ente tecnico ai fini delle condizioni da osservarsi per la sicurezza della vita umana in mare, relativamente al numero massimo di persone trasportabili, alla zona d'impiego, alle dotazioni e mezzi collettivi ed individuali di salvataggio, nonché alla protezione contro gli incendi.

Art. 14
Viaggi oltre i limiti di abilitazione

1. In casi eccezionali il Ministero, sentito l'ente tecnico, può autorizzare l'effettuazione di singoli viaggi internazionali oltre i limiti della specie di navigazione cui la nave è abilitata, a condizione che alla nave stessa venga conferito un grado di sicurezza ritenuto adeguato al particolare viaggio da effettuare.

2. Alle stesse condizioni le capitanerie di porto, sentito l'ente tecnico, possono autorizzare l'effettuazione di singoli viaggi nazionali oltre i limiti della specie di navigazione cui la nave è abilitata.

Art. 15
Tipo approvato

1. Sulle navi per le quali le norme della convenzione e del presente regolamento richiedono l'adozione di apparecchi, dispositivi e materiali di cui alla Tabella A allegata al presente libro I, questi devono essere di tipo approvato dal Ministero, salvo le esenzioni previste nel presente regolamento.

Art. 16
Prove di navigazione

1. Il capo del circondario marittimo, sentito l'ente tecnico, può autorizzare l'imbarco del personale necessario per l'esecuzione di prove di navigazione di nuove costruzioni o di navi che abbiano subito lavori di trasformazione o riparazione.

Titolo II
Accertamenti e documenti per la sicurezza della navigazione

Capitolo I
Visite ed accertamenti

Art. 17
Tipi di visite

1. L'insieme degli accertamenti tecnici e delle ispezioni concernenti l'idoneità della nave alla navigazione costituisce una visita.

2. Ai fini degli accertamenti per il rilascio e per la conferma dei documenti di sicurezza di cui alla legge ed alla convenzione, le visite alle quali devono essere sottoposte le navi, sono:

"visite iniziali", prima dell'entrata in servizio o, per navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, prima dell'ottenimento dei certificati definitivi;

"visite periodiche", alla scadenza dei periodi di validità dei certificati di sicurezza, di idoneità e delle annotazioni di sicurezza;

"visite intermedie", con intervalli più brevi delle periodiche, come stabilito nel presente regolamento;

"visite occasionali", quando se ne verifichi la necessità come previsto dal successivo Art. 27.

Art. 18
Esecuzione delle visite

1. Le visite di cui all'articolo precedente, ferme le prescrizioni dell'Art. 165 del codice della navigazione, sono disposte dal capo del circondario marittimo su richiesta dell'armatore o di un suo rappresentante e, per navi estere, su richiesta della competente autorità consolare.

2. Il capo del circondario marittimo, su richiesta degli interessati di cui al precedente comma, può consentire che una visita iniziata in un porto del proprio circondario venga completata in un altro porto, purchè la visita stessa sia compiuta entro i due mesi precedenti la data di scadenza dei certificati o delle annotazioni di sicurezza di cui è provvista la nave; copia del verbale riguardante gli accertamenti effettuati deve essere inviata all'autorità marittima interessata al completamento della visita.

3. Nei porti esteri le visite di cui all'articolo precedente sono disposte dall'autorità consolare su richiesta del comandante della nave.

4. Fermo il disposto dell'Art. 27 della legge, l'ente tecnico effettua accertamenti tecnici preliminari ai lavori della commissione di cui all'Art. 28 della legge e degli organi di esecuzione delle visite di cui all'Art. 19 del presente regolamento in base ai quali rilascia apposita documentazione.

5. I comandanti delle navi ed i direttori di macchina o loro delegati, nel corso delle visite, hanno l'obbligo di denunciare le avarie e gli inconveniente attinenti le norme del presente regolamento, verificatisi nel corso dell'esercizio.

Art. 19
Organi di esecuzione delle visite e degli accertamenti

1. Agli accertamenti previsti dall'ultimo comma dell'Art. 28 della legge, per le navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate, ma uguale o superiore a 25 tonnellate, provvede il capo del circondario marittimo o un ufficiale da lui designato, di grado non inferiore a tenente di vascello, assistito, secondo modalità concordate con l'ente tecnico, da un ingegnere o perito designato da tale ente e da un funzionario del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni, nonchè da un sottufficiale di porto o impiegato civile dell'ufficio di circondario marittimo, che svolge le funzioni di segretario. Ove ritenuto opportuno dal capo del circondario marittimo anche il medico di porto può essere chiamato a dare la propria assistenza nell'espletamento dei predetti accertamenti.

2. Degli accertamenti effettuati viene redatto processo verbale.

Art. 20
Visite nei porti esteri

1. Nei porti esteri le visite di cui al terzo comma dell'Art. 6 della legge, nonchè gli eventuali accertamenti di cui al secondo comma dell'Art. 165 del codice della navigazione, sono eseguiti a cura dell'autorità consolare con l'assistenza del locale ufficio dell'ente tecnico o, in mancanza, di quello più vicino dell'ente stesso.

2. Nei casi di urgenza, ovvero quando ragioni di distanza o difficoltà di comunicazioni con l'ufficio più vicino dell'ente tecnico consigliano di provvedere altrimenti, l'autorità consolare può farsi assistere da ingegneri navali o da capitani di lungo corso o da capitani di macchina di nazionalità italiana o, in mancanza, da periti locali, a seconda della natura degli accertamenti da eseguire.

Art. 21
Accertamenti per il rilascio e durata del certificato di navigabilità

1. Gli accertamenti prescritti dal secondo comma dell'Art. 5 della legge per il rilascio del certificato di navigabilità devono essere eseguiti

dall'ente tecnico, secondo le norme dei propri regolamenti, in occasione della visita iniziale di cui all'Art. 23.

2. Il certificato di navigabilità ha validità quadriennale e possibilità di proroga di un anno, a termini del secondo comma dell'Art. 5 della legge, con obbligo di visite intermedie da effettuarsi annualmente secondo le modalità stabilite dai regolamenti dell'ente tecnico il quale ha la facoltà di differirne l'esecuzione di non oltre tre mesi. Per i galleggianti e per le altre unità aventi stazza lorda inferiore a 200 tonnellate le visite intermedie sono biennali.

3. Gli accertamenti di cui ai precedenti commi sono prescritti anche per le navi di cui alla lettera a) dell'Art. 2 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, ratificato con legge 17 aprile 1956, n. 561, abilitate al trasporto di passeggeri in acque tranquille.

4. Il certificato di navigabilità è rilasciato dalla capitaneria di porto, su modello approvato dal Ministero, e ne deve essere trasmessa copia all'ente tecnico.

Art. 22
Visite iniziali

1. Le visite iniziali sono intese ad accertare che la nave soddisfa alle prescrizioni della legge e del presente regolamento in relazione al tipo della nave stessa, alla specie di navigazione ed al servizio per il quale è richiesta l'abilitazione.

2. Le visite comprendono un'ispezione completa della struttura, delle macchine, del materiale di armamento, un'ispezione della carena a secco e un'ispezione interna ed esterna delle caldaie. Per le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, il Ministero può consentire che l'ispezione della carena sia effettuata a nave galleggiante.

3. Le visite devono essere effettuate in modo da attestare che le sistemazioni, il materiale, i dimensionamenti della struttura, le caldaie e gli altri recipienti a pressione e loro ausiliari, le macchine principali ed ausiliarie, le installazioni elettriche, le installazioni radio, tutte le altre parti dell'armamento, gli apparecchi ricetrasmettitori fissi e portatili per mezzi collettivi di salvataggio, i mezzi di salvataggio, i dispositivi antincendio, i radar, le ecosonde, le girobussole, la scaletta per i piloti, i mezzi di segnalazione, la lavorazione di tutte le parti della nave e del relativo armamento, siano conformi alle prescrizioni del presente regolamento ed alle altre norme in materia di sicurezza della navigazione e della vita umana in mare.

4. Ai fini della visita iniziale per le navi provenienti da bandiera estera, gli accertamenti possono essere effettuati sulla base dei regolamenti dell'ente tecnico per le materie in essi trattate.

5. Nella visita iniziale di navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento deve anche essere controllato che siano state eseguite le prove idrauliche concernenti:

a) le caldaie principali ed ausiliarie;
b) le relative connessioni e tubolature di vapore;
c) le bombole ed i serbatoi d'aria compressa;
d) le relative connessioni e tubolature d'aria compressa;
e) i depositi e le casse di combustibile liquido per uso dell'apparato motore;
f) le cisterne, le casse, i doppi fondi strutturali dello scafo.

6. Le prove idrauliche possono essere sostituite con altre ritenute idonee secondo i regolamenti dell'ente tecnico.

Art. 23
Visita iniziale per la navigabilità

1. La visita iniziale deve essere effettuata sulla base dei regolamenti dell'ente tecnico, tenuto conto del tipo di nave e del servizio al quale è destinata.

2. L'ente tecnico:

a) per le navi in acciaio, costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, può non effettuare il collaudo dei materiali costituenti lo scafo purchè per essi sia prodotto certificato di collaudo di fabbrica che indichi la qualità e le caratteristiche dei materiali stessi e la loro idoneità in relazione ai mezzi di collegamento adottati;

b) per tutte le navi può non effettuare il collaudo dell'apparato principale di propulsione, di potenza fino a 300 cavalli, e relativa linea d'asse (o linee d'assi), purchè per essi sia prodotto certificato di collaudo di fabbrica.

3. Non sono richiesti certificati di collaudo:

a) per le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, dei materiali costituenti lo scafo purchè si tratti di navi con almeno quattro anni di effettivo esercizio; dell'apparato motore e dell'asse portaelica (o assi portaeliche), se in servizio da almeno quattro anni;

b) per tutte le navi, dei macchinari ausiliari i quali devono comunque essere assoggettati a prova di funzionamento, a giudizio dell'ente tecnico.

Art. 24
Visite iniziali per costruzioni in serie di navi di stazza lorda non superiore a 10 tonnellate e relativi apparati motori

1. Per la costruzione in serie di navi di stazza lorda non superiore a 10 tonnellate e dei relativi apparati motori, la visita iniziale si effettua al solo prototipo, mentre le corrispondenti unità di serie sono soggette ad una ricognizione intesa ad accertare la loro rispondenza alle caratteristiche del prototipo.

Art. 25
Visite periodiche e visite intermedie

1. Le visite periodiche sono effettuate per accertare che persistano a bordo le condizioni esistenti all'atto della visita iniziale.

2. Le visite intermedie sono effettuate per gli scopi indicati all'Art. 47 del presente regolamento.

Art. 26
Visite periodiche ai galleggianti

1. In occasione delle visite periodiche possono essere omesse, per i galleggianti destinati a servizi nei porti o relative adiacenze, le visite di carena e quelle ai macchinari, che devono comunque essere eseguite almeno ogni quattro anni.

2. Allorchè trattasi di carene particolarmente protette, gli intervalli fra le visite della carena possono essere prolungati dall'autorità marittima, su parere dell'ente tecnico. Ciò deve risultare nella annotazione di sicurezza prevista dall'Art. 36 del presente regolamento.

3. Se un galleggiante deve affrontare navigazione in mare aperto e sono trascorsi due anni dall'ultima visita senza che sia stata effettuata quella della carena, quest'ultima visita deve essere preventivamente eseguita. Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può autorizzare la predetta navigazione a determinate condizioni al solo fine di consentire il trasferimento del galleggiante in altro porto per l'esecuzione della visita.

Art. 27
Visite occasionali

1. Una visita occasionale, generale o parziale secondo i casi, deve essere effettuata ogni volta che si verifichi un sinistro o si manifesti un difetto che comprometta la sicurezza della nave o l'efficienza o l'integrità dei mezzi di salvataggio o di altri apparati, ed ogni qualvolta la nave subisca riparazioni o innovazioni importanti. La visita deve essere eseguita in modo da garantire che le riparazioni o innovazioni sono state effettivamente compiute, che i materiali impiegati per le riparazioni o

innovazioni e la loro esecuzione sono soddisfacenti e che la nave risponde a tutte le prescrizioni vigenti.

2. Le navi di cui al successivo libro III, titolo VI, sono soggette a visite occasionali quando ciò sia ritenuto opportuno dall'autorità marittima o quando per gravi avarie subite dalla nave o per notevoli mutamenti apportati allo scafo o a macchinari della medesima vengono meno i requisiti in base ai quali sono state effettuate le annotazioni di sicurezza di cui all'Art. 36.

3. Dopo un periodo di disarmo di durata superiore a tre mesi deve essere eseguita una visita occasionale mirante ad accertare il mantenimento delle condizioni di sicurezza e navigabilità attestate dal certificato in vigore.

4. Dopo un periodo di disarmo di qualunque durata, ma nei limiti di validità delle annotazioni di sicurezza, sono esentate dalla visita occasionale:

a) le navi per la pesca oceanica e per quella d'altura di stazza lorda uguale o inferiore a 200 tonnellate;
b) le navi ad uso privato;
c) i galleggianti di stazza lorda uguale o inferiore a 400 tonnellate.

Art. 28
Tipo approvato: equivalenza di apparecchi, dispositivi e materiali

1. La domanda diretta ad ottenere il riconoscimento di equivalenza di cui all'Art. 12 della legge deve essere corredata da una relazione tecnica.

2. Il Ministero può incaricare l'ente tecnico o altri enti particolarmente qualificati degli accertamenti necessari per il rilascio di tale riconoscimento, salva in ogni caso la competenza del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni per gli impianti, i dispositivi e gli apparecchi radioelettrici.

Art. 29
Accertamenti per le annotazioni di sicurezza

1. Ai fini delle annotazioni di sicurezza delle navi e dei galleggianti di cui alla lettera n) dell'Art. 36 del presente regolamento l'ente tecnico esegue sulla base dei suoi regolamenti gli accertamenti relativi allo scafo, al macchinario principale ed ausiliario, alle caldaie e agli altri recipienti a pressione, ai macchinari azionati da energia elettrica e all'impianto elettrico. L'autorità marittima sente l'ente tecnico in ogni altra circostanza in cui ritenga necessario procedere a particolari accertamenti tecnici.

Art. 30
Visite di controllo sulla preparazione degli equipaggi; sulla organizzazione ed efficienza dei servizi di bordo

1. Per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, l'autorità marittima deve procedere alla visita dei servizi di bordo secondo quanto previsto dal successivo libro IV al fine di accertarne l'organizzazione e l'efficienza e per controllare il corrispondente grado di preparazione dell'equipaggio.

2. La visita deve essere eseguita in occasione di ogni nuovo armamento e, periodicamente, ogni anno, compatibilmente con l'impiègo commerciale della nave. L'intervallo fra due visite non deve superare i 15 mesi.

3. La visita deve anche essere eseguita ogni qualvolta l'autorità marittima abbia motivo di dubitare che la preparazione dell'equipaggio e i servizi di bordo per l'emergenza non abbiano mantenuto il livello di efficienza iniziale.

4. L'autorità marittima che provvede alle visite ne fa annotazione nel ruolo di equipaggio e nella licenza. Di detta visita è redatto verbale su apposito modello approvato dal Ministero; copia di esso deve essere conservato a bordo, un'altra copia deve essere trasmessa al Ministero.

5. Qualora la nave non rientri in Italia per oltre 14 mesi, la visita ai servizi di bordo viene eseguita da una commissione composta dal comandante, dal direttore di macchina, dall'ufficiale alla sicurezza e da un membro dell'equipaggio. Di detta visita viene redatto verbale su apposito modello approvato dal Ministero. Il verbale firmato dai componenti la commissione e, ove possibile, vistato dall'autorità consolare, deve essere inviato all'ufficio di iscrizione della nave.

Art. 31
Deficienze ed inconvenienti temporaneamente tollerabili

1. Qualora, durante le visite iniziali, periodiche od occasionali, si rilevino deficienze o inconvenienti che possono essere temporaneamente tollerati, il capo del circondario marittimo stabilisce, sentita la commissione di visita, il termine entro il quale si deve procedere alla eliminazione delle deficienze o inconvenienti medesimi. Per le visite intermedie tale termine è proposto dall'ente tecnico che ne dà comunicazione all'autorità marittima o a quella consolare. In tali casi i certificati e le annotazioni di sicurezza sono rinnovati o convalidati dall'autorità marittima con validità limitata.

Art. 32
Mantenimento delle condizioni dopo le visite

1. Dopo che una delle visite di cui all'Art. 17 è stata compiuta, nessun cambiamento può essere apportato alle sistemazioni strutturali, al

macchinario, all'armamento e in generale a tutto ciò che ha formato oggetto della visita stessa, a meno che la nave venga sottoposta a visita occasionale.

2. L'autorità marittima, sentito, ove lo ritenga opportuno, l'ente tecnico, può ammettere i cambiamenti che, a suo giudizio, siano di lieve entità.

3. Le condizioni della nave e delle sue apparecchiature devono essere mantenute conformi alle prescrizioni del presente regolamento, allo scopo di assicurare che la nave sotto tutti gli aspetti si conservi idonea ad affrontare il mare senza rischi per la nave stessa e per le persone imbarcate.

4. Il comando di bordo ha l'obbligo di sostituire immediatamente, di propria iniziativa, le dotazioni che presentino deterioramenti o deficienze tali da comprometterne l'efficienza.

Art. 33
Controlli

1. L'autorità marittima, nell'esercizio dei suoi poteri di controllo di cui al terzo comma dell'Art. 1 della legge, può farsi assistere dall'ente tecnico secondo modalità con questo concordate ovvero può disporre, ove lo ritenga opportuno, speciali accertamenti prima di adottare le misure stabilite nel comma citato.

Art. 34
Controllo speciale a navi nucleari

1. Le navi di bandiera estera a propulsione nucleare devono essere preventivamente autorizzate dal Ministero per accedere nei porti nazionali.

2. Prima di entrare nei porti le navi a propulsione nucleare devono essere sottoposte a controllo speciale allo scopo di verificare che vi sia a bordo un certificato valido di sicurezza per navi a propulsione nucleare e l'assenza di un livello irragionevole di radiazioni o di altri pericoli di origine nucleare, in mare o in porto, per tutte le persone imbarcate, le popolazioni, le vie navigabili, gli alimenti e le acque.

3. Il controllo speciale, per i porti nazionali, deve essere effettuato da una commissione composta da:

a) un ufficiale della capitaneria di porto;
b) un rappresentante del Ministero dell'Interno, direzione generale della protezione civile e dei servizi antincendi;
c) un rappresentante del Ministero della Sanità;
d) un esperto del Comitato nazionale per la ricerca e lo sviluppo dell'energia nucleare e delle energie alternative (ENEA);

e) un rappresentante dell'ente tecnico.

4. La commissione deve accertare il sussistere delle condizioni di sicurezza per tutta la durata della sosta della nave nell'area portuale.

Art. 35
Piani da presentare alla commissione di visita

1. Almeno sette giorni prima della visita iniziale della nave gli interessati devono mettere a disposizione della commissione di visita, con il visto di approvazione dell'ente tecnico, i seguenti piani o computi, salvo quelli che non siano ritenuti necessari dall'ente tecnico in relazione alla grandezza o al tipo della nave o al servizio cui essa è destinata, riguardanti:

a) la compartimentazione di galleggiabilità, per le navi che vi sono soggette;
b) l'impianto centralizzato di manovra delle porte stagne, se esiste;
c) l'impianto di esaurimento sentina;
d) la compartimentazione tagliafuoco, per le navi che vi sono soggette;
e) tutte le sistemazioni antincendio mobili e fisse, compresi gli impianti fissi per la segnalazione e l'estinzione degli incendi, per le navi che devono esserne dotate;
f) i mezzi di sfuggita;
g) la sistemazione dei mezzi di salvataggio;
h) la sistemazione degli organi di governo;
i) la sistemazione delle bussole;
l) la sistemazione dei fanali;
m) le trasmissioni degli ordini;
n) i computi relativi alla stabilità a nave integra e in condizioni di allagamento, per le navi che sono soggette a norme su tali condizioni, nonché gli elementi delle carene diritte.

Nel corso delle procedure per l'approvazione suddetta, che attesta la corrispondenza di detti piani e computi alle norme della convenzione e del presente regolamento, l'ente tecnico provvede altresì alla verifica della corrispondenza ai seguenti requisiti ricorrenti nella convenzione: "efficace", "soddisfacente", "accettabile", "prescritto dall'amministrazione", "approvato dall'amministrazione" e simili di materiali, sistemazioni, impianti e apparecchiature di cui ai disegni relativi ai punti suddetti.

2. I piani ed i computi di cui al comma precedente devono essere tenuti a bordo ed aggiornati a cura del comandante o di un ufficiale responsabile ed ogni modifica vi deve essere riportata con ogni possibile sollecitudine; in occasione delle visite periodiche, intermedie o occasionali essi devono essere messi a disposizione degli organi che effettuano le visite stesse ogni qualvolta da questi ritenuto necessario.

3. Deve essere messo a disposizione della commissione ogni eventuale altro piano prescritto dal Ministero o richiesto dall'ente tecnico.

Capitolo II
Documenti relativi alla sicurezza della navigazione

Art. 36
Certificati

1. I documenti comprovanti l'adempimento delle prescrizioni relative alla sicurezza della vita umana in mare sono:

a) "certificato di sicurezza per navi da passeggeri": per le navi da passeggeri in navigazioni internazionali;

b) "certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico": per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate in navigazioni internazionali;

c) "certificato di sicurezza per le dotazioni di navi da carico": per le navi da carico di cui al precedente punto b);

d) "certificato di bordo libero":

per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate, la cui chiglia è stata impostata anteriormente al 21 luglio 1968 e per quelle di lunghezza uguale o superiore a 24 metri la cui chiglia è stata impostata il 21 luglio 1968 o successivamente, destinate a viaggi internazionali, fatta eccezione per i pescherecci, per le navi da diporto e in genere per le navi che non trasportano merci e passeggeri;

per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate destinate al trasporto di passeggeri in viaggi tra porti nazionali;

per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate destinate a viaggi tra porti nazionali.

e) "certificato di sicurezza radiotelegrafica per nave da carico": per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate in navigazioni internazionali;

f) "certificato di sicurezza radiotelefonica per nave da carico": per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 300 tonnellate e inferiori a 1600 tonnellate, in navigazioni internazionali;

g) "certificato di sicurezza per nave da passeggeri a propulsione nucleare": per le navi da passeggeri a propulsione nucleare in navigazioni sia internazionali sia nazionali;

h) "certificato di sicurezza per navi da carico a propulsione nucleare: per le navi da carico a propulsione nucleare in navigazioni sia internazionali sia nazionali;

i) "certificato di esenzione": per le navi indicate nelle lèttere precedenti, per le quali sia stata accordata l'esenzione dell'applicazione di una o più norme della legge o del presente regolamento;

l) "allegato al certificato di sicurezza per nave da passeggeri o di idoneità": per le navi da passeggeri di cui all'Art. 45 del presente regolamento;

m) "certificato di idoneità": per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate ma inferiore a 500 tonnellate in navigazioni internazionali, per i galleggianti di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, nonchè per le navi da passeggeri o da carico di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate in navigazioni nazionali, comprese quelle destinate a servizi speciali quali pesca, traghetto, rimorchio, salvataggio;

n) "annotazioni di sicurezza": per le navi ed i galleggianti di cui al secondo comma della lettera f) dell'Art. 4 della legge e cioè:

navi da passeggeri di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate in navigazioni nazionali, compresi i traghetti abilitati al trasporto di passeggeri nei suddetti limiti di stazza e navigazioni;

navi da carico di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate in navigazioni sia internazionali sia nazionali, compresi i traghetti non abilitati al trasporto di passeggeri, i rimorchiatori, le navi di salvataggio, le navi da pesca, nei suddetti limiti di stazza e navigazioni;

navi ad uso privato di qualsiasi stazza e abilitate a qualsiasi navigazione;

galleggianti di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate.

Art. 37
Oggetto del certificato di sicurezza per navi da passeggeri

1. Il certificato di sicurezza per navi da passeggeri deve comprovare che la nave soddisfa alle prescrizioni del presente regolamento ed alle altre norme per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare ad essa applicabili che riguardano:

a) lo scafo, il macchinario principale ed ausiliario, le caldaie e gli altri recipienti a pressione, l'impianto elettrico;
b) il materiale d'armamento;
c) la galleggiabilità e la relativa compartimentazione;
d) la stabilità;
e) i mezzi di esaurimento;
f) gli organi di governo;
g) i mezzi di marcia indietro;
h) i mezzi di trasmissione d'ordine;
i) le sistemazioni ed i mezzi di protezione contro gli incendi ed i relativi piani;
l) i mezzi di sfuggita;
m) i mezzi di salvataggio;
n) la scaletta per il pilota;
o) i mezzi di segnalazione (fanali, segnali, bandiere ed altri strumenti di segnalazione ottica o sonora);
p) le stazioni radiotelegrafiche e radiotelefoniche;
q) le sistemazioni e dotazioni varie;
r) il numero dei marittimi abilitati per imbarcazioni di salvataggio.

Art. 38
Oggetto dei certificati di sicurezza di costruzione e per le dotazioni per navi da carico

1. Il certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico deve comprovare che la nave soddisfa alle prescrizioni del presente regolamento ed alle altre norme per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare ad essa applicabili che riguardano:

a) lo scafo, il macchinario principale ed ausiliario, le caldaie e gli altri recipienti a pressione, l'impianto elettrico;
b) il materiale d'armamento;
c) la stabilità;
d) i mezzi di esaurimento;
e) gli organi di governo;
f) i mezzi di marcia indietro;
g) i mezzi di trasmissione di ordini;
h) le sistemazioni di protezione passiva contro gli incendi;
i) i mezzi di sfuggita.

2. All'esecuzione delle visite concernenti il certificato di sicurezza di costruzione per nave da carico ed al rilascio del certificato medesimo provvede l'ente tecnico secondo i propri regolamenti.

3. Il certificato di sicurezza per le dotazioni di nave da carico deve comprovare che la nave soddisfa alle prescrizioni del presente regolamento ed alle altre norme per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare che riguardano:

a) i mezzi per la protezione attiva contro gli incendi ed i relativi piani;
b) i mezzi di salvataggio;
c) la scaletta per il pilota;
d) i mezzi di segnalazione (fanali, segnali, bandiere ed altri strumenti di segnalazione ottica o sonora);
e) girobussola, ecoscandaglio;
f) impianto di gas inerte;
g) le sistemazioni e le dotazioni varie.

Art. 39
Oggetto dei certificati di sicurezza per navi a propulsione nucleare

1. Il certificato di sicurezza per nave passeggeri a propulsione nucleare deve comprovare che la nave soddisfa, oltre che alle prescrizioni indicate nell'Art. 37 del presente regolamento, alle altre prescrizioni stabilite per le navi di questo tipo.

2. Il certificato di sicurezza per nave da carico a propulsione nucleare deve comprovare che la nave soddisfa, oltre che alle prescrizioni indicate nell'Art. 38 del presente regolamento, alle altre prescrizioni stabilite per le navi di questo tipo.

3. I certificati di sicurezza per navi da passeggeri e da carico a propulsione nucleare sono rilasciati dall'autorità marittima in base alle disposizioni contenute nel capo IV della legge. La commissione di visita di cui all'Art. 25 della legge deve essere integrata con un ispettore del corpo nazionale dei vigili del fuoco e con un esperto del Comitato nazionale per la ricerca e lo sviluppo dell'energia nucleare e delle energie alternative (ENEA).

Art. 40
Rapporto di sicurezza per le navi nucleari

1. La nave nucleare deve essere in possesso di un "Rapporto di sicurezza" che permetta la valutazione della sicurezza dell'impianto nucleare e della nave al fine di assicurare l'assenza di un livello irragionevole di radiazioni o di altri pericoli di origine nucleare, in mare o in porto, per tutte le persone imbarcate, le popolazioni, le vie navigabili, gli alimenti e le acque.

2. Tale rapporto deve essere sottoposto all'approvazione del Ministero, e deve essere sempre tenuto aggiornato. Deve altresì essere reso disponibile con sufficiente anticipo per i Governi dei Paesi in cui la nave nucleare intende recarsi in modo che essi possano valutare la sicurezza della nave.

Art. 41
Manuale di esercizio per le navi nucleari

1. Deve essere preparato un completo e dettagliato manuale, ad uso del personale addetto, contenente informazioni e direttive per la condotta della installazione nucleare con speciale riguardo alle norme da osservare ai fini della sicurezza. Tale manuale deve essere sottoposto all'approvazione del Ministero e deve sempre essere tenuto aggiornato. Alcune copie del manuale devono essere tenute a bordo della nave a disposizione del personale interessato.

Art. 42
Oggetto dei certificati di sicurezza radiotelegrafica e radiotelefonica per navi da carico

1. Il certificato di sicurezza radiotelegrafica per nave da carico deve comprovare che la stazione radiotelegrafica, gli impianti radiogoniometrico e di radioguida, i radar della nave, gli impianti radiotelegrafici delle imbarcazioni di salvataggio a motore e gli apparecchi radio portatili per imbarcazioni o zattere di salvataggio soddisfano alle prescrizioni stabilite nel presente regolamento.

2. Il certificato di sicurezza radiotelefonica per nave da carico deve comprovare che la stazione radiotelefonica della nave, gli impianti radiotelegrafici delle imbarcazioni di salvataggio a motore e gli apparec-

chi radio portatili per imbarcazioni o zattere di salvataggio soddisfano alle prescrizioni stabilite nel presente regolamento.

3. Per le navi non dotate di stazione radiotelegrafica il certificato di sicurezza radiotelefonica deve comprovare anche che il radar, il radiogoniometro e la radioguida corrispondono alle prescrizioni del presente regolamento.

Art. 43
Oggetto del certificato di esenzione

1. Il certificato di esenzione deve elencare le singole esenzioni concesse.

Art. 44
Oggetto del certificato di idoneità

1. Il certificato di idoneità deve comprovare che la nave soddisfa alle prescrizioni applicabili dell'Art. 37 ovvero dell'Art. 38, primo e terzo comma del presente regolamento.

Art. 45
Allegato al certificato di sicurezza o di idoneità per navi da passeggeri

1. Le navi da passeggeri che nel corso di un particolare viaggio hanno a bordo un numero di persone inferiore al numero totale stabilito nel "certificato di sicurezza o di idoneità per nave da passeggeri" possono essere autorizzate, secondo le disposizioni del presente regolamento, ad avere un numero di imbarcazioni o di altri mezzi di salvataggio inferiore a quello stabilito in tali certificati. Tale autorizzazione deve risultare da un "allegato al certificato di sicurezza o di idoneità per nave da passeggeri".

2. L'"allegato" deve specificare che, nelle suddette circostanze, non vi è alcuna violazione delle disposizioni del presente regolamento. Esso può sostituire il certificato di sicurezza o di idoneità solo per quanto riguarda le imbarcazioni e gli altri mezzi di salvataggio ed è valido limitatamente al viaggio per il quale è stato rilasciato.

Art. 46
Oggetto delle annotazioni di sicurezza

1. Le annotazioni di sicurezza di cui all'Art. 4 della legge comprovano che la nave è conforme alle prescrizioni del presente regolamento e dei regolamenti dell'ente tecnico ad essa applicabili e vengono apposte sul ruolo di equipaggio o sulla licenza.

Art. 47
Durata dei certificati e delle annotazioni di sicurezza ed intervalli tra le visite periodiche

1. I certificati di sicurezza per navi a propulsione nucleare hanno validità non superiore a dodici mesi.

2. I certificati di sicurezza di costruzione per navi da carico hanno validità di quattro anni con possibilità di proroga di un anno da parte dell'ente tecnico e con obbligo di visite annuali intermedie prorogabili di tre mesi.

3. Le annotazioni di sicurezza hanno validità non superiore a due anni.

4. Gli altri certificati indicati nell'Art. 36 del presente regolamento hanno la validità stabilita dall'Art. 6, penultimo ed ultimo comma, della legge con obbligo per le navi da carico di visite intermedie da parte dell'ente tecnico alla scadenza di un anno dalla visita periodica di rinnovo del certificato di sicurezza delle dotazioni o di idoneità, allo scopo di accertare lo stato di manutenzione e di conservazione dei mezzi di salvataggio, dei mezzi di protezione attiva contro gli incendi, delle porte stagne e dei mezzi di esaurimento.

5. Sulle scadenze della visita intermedia di cui al comma precedente è ammessa una tolleranza in più od in meno di tre mesi.

6. L'avvenuta esecuzione della visita intermedia suddetta viene annotata sul certificato di sicurezza o di idoneità dall'autorità marittima. Qualora l'esito della visita riveli deficienze e inconvenienti non tollerabili neppure temporaneamente, l'ente tecnico ne dà comunicazione all'autorità marittima o consolare che, sentito l'ente tecnico stesso, adotta i provvedimenti opportuni.

7. Se una visita ha luogo entro i due mesi che precedono la scadenza del periodo di validità di un certificato di sicurezza radiotelegrafica o di un certificato di sicurezza radiotelefonica rilasciato ad una nave da carico di stazza lorda uguale o superiore a 300 tonnellate ma inferiore a 500 tonnellate, tale certificato può essere ritirato e può essere rilasciato un nuovo certificato con validità fino a 12 mesi dopo la scadenza del suddetto periodo.

Art. 48
Rinnovo dei certificati e delle annotazioni di sicurezza

1. Il rinnovo dei certificati e delle annotazioni di sicurezza ha luogo con le stesse modalità stabilite per il rilascio.

Art. 49
Decadenza dei certificati e delle annotazioni di sicurezza

1. I certificati e le annotazioni di sicurezza decadono se non vengono eseguite le visite periodiche, incluse le intermedie, entro i termini di tempo specificati nel presente regolamento e nei casi di cui al primo comma dell'Art. 9 della legge riguardanti le avarie o i mutamenti apportati alle navi.

2. La denuncia di avarie o di mutamenti apportati alle navi prescritte nel secondo comma dell'Art. 9 della legge deve contenere ogni necessario elemento tecnico e, unitamente ad un estratto del giornale nautico, del giornale di macchine e del giornale radiotelegrafico, secondo i casi, deve essere presentata subito dopo l'arrivo della nave al primo porto di approdo se si tratta di avvenimento occorso in navigazione, o immediatamente se l'avvenimento si è verificato in porto.

3. L'autorità marittima o consolare che riceve la denuncia deve subito disporre i provvedimenti che a suo giudizio sono ritenuti opportuni per accertare, se necessario a mezzo di periti, l'entità dei fatti denunciati.

4. Qualora dagli accertamenti risulti che le avarie sono state gravi od i mutamenti notevoli, per cui sono venuti meno i requisiti in base ai quali sono rilasciati i documenti di sicurezza, l'autorità marittima o consolare ritira i certificati o annulla le annotazioni di sicurezza, sospendendo le spedizioni fino al rilascio di nuovi certificati o all'effettuazione di nuove annotazioni di sicurezza.

5. Per le avarie di lieve entità l'autorità marittima o consolare, prima di procedere al rilascio delle spedizioni, si assicura che le avarie stesse siano state riparate; ove ciò non sia praticamente possibile e sempre che non ne derivi pregiudizio per la sicurezza del viaggio, la stessa autorità può consentire al comandante di provvedere alla riparazione di tali avarie lievi nel primo porto di approdo.

Art. 50
Trasferimento di navi sprovviste dei prescritti certificati

1. L'autorità marittima che, nei casi previsti dall'Art. 10 della legge, autorizza il trasferimento di una nave senza i prescritti documenti relativi alla sicurezza della navigazione deve informarne quella del porto dove la nave è diretta.

Art. 51
Modelli dei certificati

1. I certificati di sicurezza sono conformi ai modelli approvati dal Ministero.

Art. 52
Affissione a bordo dei certificati

1. Gli originali o le copie conformi dei certificati di sicurezza devono essere affissi in un punto della nave ben visibile e di facile accesso.

Art. 53
Annotazioni del rilascio, del rinnovo e della proroga dei certificati

1. Il rilascio, il rinnovo e l'eventuale proroga dei certificati di sicurezza devono essere annotati nel ruolo di equipaggio o nella licenza a cura dell'autorità marittima e, all'estero, dell'autorità consolare.

Art. 54
Documenti di sicurezza per le navi provenienti da bandiera estera

1. Nel caso di nazionalizzazione:

a) di navi soggette alla convenzione: possono essere rilasciati documenti con validità non superiore a 6 mesi, dopo aver accertato che la nave è in possesso di documenti validi di conformità alla convenzione e dopo aver constatato l'assenza di elementi che facciano ritenere che siano intervenute, dopo l'ultima visita, varianti tali da rendere la nave ed il suo equipaggiamento non corrispondenti a quanto risulta dal possesso di tali documenti e, comunque, da rendere la nave stessa inidonea ad affrontare il mare;

b) di navi non soggette alla convenzione: possono essere rilasciati documenti di sicurezza per un unico viaggio verso un porto italiano ovvero verso un porto estero per l'esecuzione della visita iniziale dopo aver accertato che la nave è in possesso di validi documenti nazionali di sicurezza e dopo aver constatato che la nave è idonea ad affrontare il mare.

2. I documenti di sicurezza di cui al comma 1 non sono prorogabili e alla loro scadenza deve essere eseguita la visita iniziale, salvo per le navi acquistate all'estero e battenti bandiera di Paesi con i quali sussistono specifici accordi in materia di sicurezza della navigazione per le quali il Ministero, sentito l'ente tecnico, può concedere attenuazioni alle sopraindicate disposizioni.

Art. 55
Dichiarazione di "tipo approvato"

1. La domanda diretta ad ottenere la dichiarazione di tipo approvato ai sensi dell'Art. 11 della legge deve essere corredata da una relazione tecnica.

2. Fermo il disposto del secondo comma dell'Art. 11 della legge, il Ministero può incaricare l'ente tecnico o altri enti particolarmente qualificati degli accertamenti necessari per il rilascio di tale dichiarazione.

3. Fermo il disposto del quinto comma dell'Art. 11 della legge, la dichiarazione di "tipo approvato" è rilasciata dal Ministro per la Marina Mercantile con proprio decreto da pubblicarsi nel Bollettino Ufficiale del Ministero.

4. Sono dichiarati di tipo approvato dal Ministero, ai sensi dell'Art. 11 della legge, gli apparecchi, i dispositivi e i materiali delle singole voci dell'elenco di cui all'allegata Tabella, fermo restando il disposto dell'Art. 15 del presente regolamento. In tale elenco sono altresì indicate le convenzioni alle quali devono fare riferimento i relativi decreti ministeriali rilasciati dopo l'entrata in vigore del presente regolamento. Il Ministero provvede, con propri decreti, ad aggiornare la Tabella stessa a seguito dell'entrata in vigore di emendamenti alla convenzione successivamente al 1983.

TABELLA [1][2]

APPARECCHI, DISPOSITIVI, MATERIALI	CONVENZIONE
Apparecchi per la respirazione (compresi i caschi e le maschere contro il fumo)	SOLAS 74
Apparecchi per la dissalazione dell'acqua marina per imbarcazioni di salvataggio	SOLAS 74(83)
Apparecchi radio portatili (di competenza del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni)	SOLAS 74(83)
Apparecchi galleggianti	SOLAS 74
Apparecchi lanciasagole	SOLAS 74(83)
Apparecchio di ausilio alla estrapolazione grafica automatica di dati radar (A.R.P.A.)	SOLAS 74(81)
Apparecchiatura per il rilevamento della direzione di provenienza di segnali emessi sulla frequenza radiotelefonica di soccorso (di competenza del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni)	SOLAS 74(81)
Apparecchio radiotelefonico ricetrasmittente (di competenza del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni)	SOLAS 74(83)
Auto-allarmi radiotelegrafici (di competenza del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni)	SOLAS 74
Battello di emergenza [3]	SOLAS 74(83)
Boccalini a doppio uso per le manichette antincendio	SOLAS 74
Boette luminose ad accensione automatica per salvagente anulari	SOLAS 74(83)

APPARECCHI, DISPOSITIVI, MATERIALI	CONVENZIONE
Bussole magnetiche [4]	SOLAS 74(81)
Cinture di salvataggio	SOLAS 74(83)
Dispositivi di manovra delle porte stagne a scorrimento sostitutivi di quelli a mano con manovella a rotazione continua	SOLAS 74
Dispositivi meccanici per l'imbarco e lo sbarco del pilota	SOLAS 74
Dispositivo per indicare velocità e distanza della nave	SOLAS 74(81)
Dispositivo di messa a mare a caduta libera di mezzi di salvataggio collettivi	SOLAS 74(83)
Dispositivo a scivolo per la messa a mare delle persone	SOLAS 74(83)
Dispositivi automatici di sgancio di tipo idrostatico per le rizze delle zattere di salvataggio	SOLAS 74(83)
Dispositivi di sganciamento per imbarcazioni di salvataggio	SOLAS 74(83)
Ecoscandagli	SOLAS 74
Estintori di incendio portatili	SOLAS 74
Estintori di incendio di grande capacità	SOLAS 74
Girobussole	SOLAS 74
Gru per le imbarcazioni di salvataggio [5]	SOLAS 74(83)
Gru per i battelli di emergenza [3]	SOLAS 74(83)
Gru od altri dispositivi per la messa in acqua delle zattere di salvataggio [6]	SOLAS 74(83)
Imbarcazioni di salvataggio [5]	SOLAS 74(83)
Impianti a "sprinklers" (limitatamente alle teste spruzzatrici ed al sistema col quale vengono realizzate l'irrorazione automatica e le segnalazioni automatiche)	SOLAS 74
Impianti avvisatori o rivelatori automatici di incendio (limitatamente alle teste sensibili ed al sistema col quale vengono realizzate le segnalazioni automatiche)	SOLAS 74
Impianto radiotelegrafico per le imbarcazioni di salvataggio (di competenza del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni)	SOLAS 74(83)

APPARECCHI, DISPOSITIVI, MATERIALI	CONVENZIONE
Indicatore angolo di barra [7]	SOLAS 74(81)
Indicatore del numero di giri dell'elica [7]	SOLAS 74(81
Indicatore del passo e del modo di funzionamento per eliche a pale orientabili e di manovra [7]	SOLAS 74(81)
Indicatore della velocità di accostata [7]	SOLAS 74(81)
Indumento di protezione termica	SOLAS 74(83)
Lampade elettriche di sicurezza	SOLAS 74
Luce per le cinture di salvataggio	SOLAS 74(83)
Manichette antincendio	SOLAS 74
Materiali non facilmente infiammabili per sottofondi di rivestimento di ponte	SOLAS 74
Materiali, diversi dall'acciaio, per tubolature penetranti in divisioni di classe "A e "B"	SOLAS 74
Materiali, diversi dall'acciaio, per tubolature d'olio o di combustibile liquido	SOLAS 74
Materiali, diversi dall'acciaio, per tubolature di esaurimento delle sentine situate entro o sotto i depositi di carbone o di combustibile liquido o nei locali di macchine o di caldaie, compresi i locali in cui sono sistemate casse di decantazione o pompe	SOLAS 74
Materia secca sostitutiva della sabbia nelle "cassette sabbia"	SOLAS 74
Pompe a mano per imbarcazioni di salvataggio	SOLAS 74(83)
Radars	SOLAS 74
Radiogoniometri (di competenza del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni)	SOLAS 74(81)
Radio-faro per la segnalazione, in emergenza, della posizione di un mezzo collettivo di salvataggio (di competenza del Ministero delle Poste e delle Telecomunicazioni)	SOLAS 74(83)
Ripetitori delle girobussole	SOLAS 74(81)
Salvagente anulari	SOLAS 74(83)
Scalette per imbarco sui mezzi collettivi di salvataggio	SOLAS 74(83)
Segnali a mano a stelle rosse	SOLAS 74
Segnali di salvataggio	SOLAS 74

APPARECCHI, DISPOSITIVI, MATERIALI	CONVENZIONE
Segnali di soccorso per il ponte di comando	SOLAS 74(83)
Segnali di soccorso per le imbarcazioni e le zattere di salvataggio	SOLAS 74(83)
Segnali fumogeni per salvagente anulari	SOLAS 74(83)
Specchi per segnalazioni diurne	SOLAS 74(83)
Tende per le imbarcazioni di salvataggio	SOLAS 74(83)
Tute antincendio	SOLAS 74
Tute per l'immersione in acqua	SOLAS 74(83)
Ugelli per impianti ad acqua spruzzata sotto pressione per locali macchine e caldaie	SOLAS 74
Ugelli per impianti ad acqua spruzzata sotto pressione per locali autorimessa ed altri locali da carico destinati al trasporto di autoveicoli con il serbatoio contenente combustibile per la loro propulsione	SOLAS 74
Verricelli per imbarcazioni di salvataggio [5]	SOLAS 74(83)
Verricelli per battelli di emergenza [3]	SOLAS 74(83)
Verricelli per zattere di salvataggio [6]	SOLAS 74(83)
Zattere di salvataggio [6]	SOLAS 74(83)

Note alla Tabella:

[1] Nella tabella le indicazioni abbreviate SOLAS 74, SOLAS 74(81) e SOLAS 74(83) stanno a significare rispettivamente:

SOLAS 74 : la convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare, con allegato, resa esecutiva in Italia con legge 23 maggio 1980 n. 313

SOLAS 74(81) : la SOLAS 74 come emendata a Londra nel 1981 dalla Risoluzione MSC.1(XLV)

SOLAS 74(83) : la SOLAS 74 come emendata a Londra nel 1981 dalla Risoluzione MSC.1(XLV) e nel 1983 dalla Risoluzione MSC.6(48).

[2] Gli apparecchi, i dispositivi ed i materiali di cui alla presente tabella, non di tipo approvato e sistemati a bordo anteriormente all'entrata in vigore del presente regolamento, possono essere mantenuti a bordo fino a che non se ne renda necessaria la sostituzione per cattivo stato di conservazione.

Per navi provenienti da bandiera estera il Ministero, sentito l'ente

tecnico, può autorizzare, caso per caso, il mantenimento a bordo di apparecchiature, dispositivi o materiali non riconosciuti di tipo approvato, previo accertamento della loro efficienza od idoneità, anche se tali apparecchiature, dispositivi o materiali sono sistemati a bordo a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

[3] Per i battelli di emergenza di cui agli artt. 104, 105, 113.4, 114 d) e relativi dispositivi per la messa a mare non è richiesto il riconoscimento di tipo approvato; è sufficiente che essi siano ritenuti idonei, per l'impiego nei casi di emergenza, dal capo del circondario marittimo.

[4] Per le bussole magnetiche il tipo approvato è richiesto:

- per le navi da passeggeri e da carico, di stazza lorda uguale o superiore a 150 tonnellate, abilitate a navigazione più estesa della costiera nazionale o costiera internazionale, e
- per le navi da pesca di qualunque stazza abilitate all'esercizio della pesca mediterranea o oceanica.

Per le altre navi è sufficiente che le bussole rispondano alle norme dei regolamenti dell'ente tecnico, in relazione alle caratteristiche delle navi e dei viaggi da compiere.

[5] Per navi abilitate a navigazione costiera ed inferiore non è richiesto che il riconoscimento di "tipo approvato" delle imbarcazioni di salvataggio e relativi dispositivi per la messa a mare sia effettuato in applicazione delle norme della SOLAS 74(83).

Per essi il riconoscimento deve essere effettuato sulla base dei regolamenti dell'ente tecnico.

[6] Per navi abilitate a navigazione nazionale, a navigazione internazionale e nazionale costiera ed inferiore, nonchè per navi da pesca adibite alla pesca entro il mare Mediterraneo, non viene richiesto che il riconoscimento di Tipo Approvato delle zattere di salvataggio e relativi dispositivi per la messa a mare sia effettuato in applicazione delle norme della SOLAS 74(83).

Per essi il riconoscimento deve essere effettuato sulla base dei regolamenti dell'ente tecnico.

[7] Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può consentire, caso per caso, l'installazione o il mantenimento a bordo di tale apparecchiatura anche in mancanza di apposita dichiarazione di Tipo Approvato.

Libro II
Costruzione e sistemazioni della nave

Titolo I
Scafo e relative sistemazioni da allestimento

Capitolo I
Robustezza strutturale e compartimentazione dello scafo; stabilità della nave

Art. 56
Robustezza strutturale

1. I dimensionamenti strutturali ed i materiali di costruzione dello scafo devono assicurare, secondo i regolamenti dell'ente tecnico, robustezza adeguata alla navigazione ed al servizio cui la nave è destinata.

Art. 57
Compartimentazione di galleggiabilità delle navi da passeggeri

1. Le navi da passeggeri devono avere efficace compartimentazione di galleggiabilità da stabilire in funzione della loro lunghezza, del numero dei passeggeri e della navigazione cui sono abilitate in modo che il più alto grado di compartimentazione di galleggiabilità corrisponda alle navi di maggior lunghezza e che trasportano maggior numero di passeggeri nei viaggi più lunghi, secondo quanto appresso stabilito.

2. Le navi abilitate alla navigazione internazionale devono soddisfare alle norme di compartimentazione della convenzione pertinenti, in relazione alla data di costruzione delle navi stesse.

3. Le navi abilitate alla navigazione nazionale o minore, costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, devono avere compartimentazione conforme ai criteri sotto riportati:

a) le navi abilitate alla navigazione nazionale devono soddisfare alle norme della convenzione pertinenti in relazione alla data di costruzione delle navi stesse;

b) le navi abilitate alla navigazione costiera o litoranea devono soddisfare alle norme seguenti:

(i) ogni nave che trasporti un numero di passeggeri uguale o superiore a 1000 deve essere compartimentata in modo da non immergere la linea limite quando sono allagati due qualunque compartimenti adiacenti;

(ii) ogni nave che trasporti un numero di passeggeri minore di 1000 e superiore a 50 deve essere compartimentata in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato; inoltre se il numero di passeggeri supera 400 devono essere soddisfatte le condizioni addizionali seguenti:

- se il numero di passeggeri è compreso tra 800 e 1000 la compartimentazione deve essere tale da non far immergere la linea limite quando sono allagati due qualunque compartimenti adiacenti compresi almeno entro il 60 per cento della lunghezza nave calcolata dalla perpendicolare avanti;
- se il numero di passeggeri è compreso tra 600 e 800 la compartimentazione deve essere tale da non far immergere la linea limite quando sono allagati due qualunque compartimenti adiacenti compresi almeno entro il 40 per cento della lunghezza nave calcolata dalla perpendicolare avanti;
- se il numero di passeggeri è compreso tra 400 e 600 la compartimentazione deve essere tale da non far immergere la linea limite quando il gavone di prua e il compartimento adiacente sono entrambi allagati;

(iii) ogni nave che trasporti un numero di passeggeri minore di 150 entro aree ristrette in viaggi durante i quali non si allontani da porti più di quanto corrisponde ad un'ora circa di navigazione ed ogni nave che trasporti un numero di passeggeri minore di 50 non ha obbligo di compartimentazione di galleggiabilità;

(iv) le navi abilitate a navigazione nazionale costiera o litoranea, per le quali la necessità di trasportare notevoli quantitativi di merci non permette in pratica di richiedere una compartimentazione con più di un compartimento allagato, può essere applicata, in alternativa alle norme di cui ai punti (i), (ii), (iii) precedenti, la regola 5(e)(ii) del capitolo II-1 della convenzione 1974;

(v) ai fini dei calcoli di compartimentazione richiesti ai punti (i), (ii), (iii) precedenti devono essere usati i seguenti valori di permeabilità:

- cisterne, casse catene, spazi che nella condizione di pieno carico sono normalmente riempiti di carico, provviste, bagagli o posta 60%
- locali macchine 85%
- tutti gli altri spazi 95%

c) le navi abilitate a navigazione locale che trasportino più di 350 passeggeri devono essere compartimentate in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato.

4. Le navi abilitate alla navigazione nazionale o minore, costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento nonchè costruite o iscritte nelle matricole o registri nazionali a decorre-

re dall'8 agosto 1973, devono avere compartimentazione conforme ai criteri sotto riportati:

a) alle navi abilitate alla navigazione nazionale si applicano le norme della convenzione pertinenti in relazione alla data di costruzione delle navi stesse;

b) le navi abilitate alla navigazione costiera o litoranea, che trasportino più di 50 passeggeri, devono essere compartimentate in modo da non immergere la linea limite con un qualunque compartimento allagato a meno che non effettuino viaggi, entro aree ristrette, durante i quali non si allontanino da porti più di quanto corrisponde ad un'ora circa di navigazione. In tale caso non è fatto obbligo di compartimentazione di galleggiabilità;

c) alle navi abilitate alla navigazione costiera o litoranea, che trasportino fino a 50 passeggeri nonchè a quelle abilitate alla navigazione locale non è fatto obbligo di compartimentazione di galleggiabilità.

5. Le navi abilitate alla navigazione nazionale o minore, costruite od iscritte nelle matricole o nei registri nazionali anteriormente all'8 agosto 1973 devono mantenere il grado di compartimentazione che esse avevano alla data di entrata in vigore del presente regolamento.

6. Le navi costruite anteriormente all'8 agosto 1973 [*], per poter essere abilitate ad una navigazione più estesa di quella posseduta, devono soddisfare alle norme di compartimentazione stabilite per la nuova specie di navigazione nei commi precedenti di questo articolo per le navi costruite a decorrere dall'8 agosto 1973 [*].

Art. 58
Paratie stagne

1. La sistemazione e la costruzione delle paratie stagne devono soddisfare alle norme della convenzione per le navi ad essa soggette e dei regolamenti dell'ente tecnico ad esse pertinenti.

Art. 59
Doppio fondo

1. Le navi da passeggeri costruite a decorrere dall'8 agosto 1973 devono essere provviste di doppio fondo come previsto dalla convenzione eccetto le navi abilitate a navigazione nazionale locale, oppure a navigazione nazionale costiera o litoranea entro aree ristrette ed in viaggi di durata tale che esse non si allontanino da porti più di quanto corri-

---

[*] Data di entrata in vigore del DPR 14 novembre 1972, n. 1154.

sponde ad un'ora circa di navigazione, per le quali non è richiesto il doppio fondo.

Art. 60
Stabilità della nave allo stato integro

1. Tutte le navi devono avere, allo stato integro, caratteristiche di stabilità adeguate al servizio cui sono destinate, e tali caratteristiche devono comunque soddisfare ai regolamenti dell'ente tecnico.

2. Tutte le navi che in base all'Art. 13 comma 5 e all'Art. 57 devono soddisfare a norme di compartimentazione, devono avere nelle diverse condizioni di esercizio, stabilità allo stato integro tale da resistere alla situazione finale di allagamento nelle ipotesi di falla per esse prescritte dalla convenzione.

Art. 61
Stabilità in allagamento

1. Le navi da passeggeri di cui al precedente Art. 60, comma 2, devono soddisfare nelle situazioni finali di allagamento le relative condizioni di stabilità prescritte dalla convenzione.

Art. 62
Prova di stabilità

1. Ogni nave deve essere sottoposta, sotto la sorveglianza dell'ente tecnico, ad una prova che permetta di determinare gli elementi di stabilità:

a) dopo il suo completamento;

b) dopo il completamento di modifiche che ne abbiano variato in modo apprezzabile, a giudizio dell'ente tecnico, gli elementi di stabilità.

Art. 63
Istruzioni sulla stabilità

1. Al comandante della nave devono essere fornite istruzioni necessarie perché egli possa determinare in modo semplice e rapido l'adeguatezza della stabilità della nave nelle varie condizioni di esercizio.

2. Nel caso previsto dal precedente Art. 62, lettera b), devono essere redatte e fornite al comandante nuove istruzioni.

3. Le istruzioni di cui al presente articolo devono essere controllate dall'ente tecnico, che deve trasmetterne copia al Ministero.

Art. 64
Dispensa dalla prova di stabilità

1. Il Ministero può eccezionalmente dispensare dalla prova di stabilità una nave purchè l'ente tecnico disponga di elementi tali che le caratteristiche di stabilità della nave dispensata siano sicuramente attendibili e consentano di formulare istruzioni pienamente valide.

Capitolo II
Bordo Libero

Art. 65
Modifica dei limiti stagionali del mare Mediterraneo

1. Il n. 3 della sezione II dell'Art. 122 del regolamento speciale approvato con decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1967 n. 579, è modificato nei nuovi termini previsti dal punto 3 della regola 51 della convenzione internazionale sulla linea di massimo carico, firmata a Londra il 5 aprile 1966 e resa esecutiva in Italia con decreto del Presidente della Repubblica 8 aprile 1968, n. 777.

Art. 66
Navi abilitate a navigazione internazionale temporaneamente destinate a navigazione nazionale

1. Il certificato di bordo libero emesso per navi abilitate a navigazione internazionale conserva la sua validità anche se le navi sono destinate temporaneamente a navigazione nazionale.

Art. 67
Obblighi delle navi non soggette all'assegnazione della linea di massimo carico

1. Le navi non soggette all'assegnazione della linea di massimo carico devono, a giudizio dell'ente tecnico:

a) avere le scale delle immersioni di cui all'Art. 17 del decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1967, n. 579, senza obbligo di indicazioni in piedi inglesi;

b) soddisfare alle condizioni di cui alla parte II ovvero all'Art. 120 del decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1967, n. 579, a seconda che non esercitino o esercitino la navigazione in zone riparate.

Art. 68
Draghe e bettoline portafango

1. Le draghe portafango devono avere una marca che ne limiti l'immersione durante le operazioni di dragaggio o trasporto fanghi,

posizionata in relazione alla stabilità ed alla robustezza secondo i regolamenti dell'ente tecnico.

2. Analoga prescrizione è posta per le bettoline portafango.

Art. 69
Accertamenti per il massimo carico delle navi prive di certificato di bordo libero

1. Per le navi non munite di certificato di bordo libero, fermo il disposto dell'Art. 19 della legge, l'autorità marittima o consolare ha facoltà di accertare, in qualunque momento, che la caricazione non abbia superato i limiti della normale portata, tenuto conto della robustezza e stabilità della nave, della natura del viaggio da compiere e delle relative condizioni della navigazione.

2. Ai fini dei suddetti accertamenti e della determinazione dell'eventuale eccesso di carico da sbarcare, l'autorità marittima o consolare può richiedere anche l'intervento dell'ente tecnico, rifiutando le spedizioni alla nave sino a quando l'eccesso di carico non sia stato sbarcato.

Capitolo III
Sistemazioni varie di allestimento dello scafo

Art. 70
Mezzi di governo

1. I mezzi di governo principale ed ausiliario e le loro sistemazioni devono corrispondere alle norme della convenzione, per le navi ad essa soggette, del presente regolamento e dei regolamenti dell'ente tecnico.

2. Il mezzo di governo principale delle navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate può avere manovra a braccia sempre che, a giudizio dell'ente tecnico, la grandezza del timone e la velocità della nave rendano possibile tale manovra.

3. Sulle navi a vela o a propulsione mista, quando sia possibile manovrare direttamente a braccia la barra del timone, la manovra stessa può essere realizzata senza l'intervento di apparecchi di governo.

4. Nei casi in cui la manovra del timone sia effettuata a braccia direttamente sulla barra del timone, deve esservi a bordo una barra di rispetto per sostituire, in caso di avaria, quella in uso.

Art. 71
Armamento marinaresco

1. Tutte le navi devono essere munite di armamento marinaresco secondo i regolamenti dell'ente tecnico.

Art. 72
Obbligo della manovra a motore per gli argani o mulinelli delle ancore e per gli argani o verricelli di ormeggio e tonneggio

1. Nelle navi da carico a propulsione meccanica di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, gli argani o il mulinello per la manovra delle ancore devono essere azionabili a motore.

2. Nelle navi a propulsione meccanica di stazza lorda uguale o superiore a 300 tonnellate le operazioni di ormeggio e tonneggio devono potersi eseguire sollecitamente, a prora ed a poppa, impiegando argani o verricelli azionabili a motore.

Art. 73
Trasmissione d'ordini dal ponte di comando

1. Tutte le navi devono avere almeno due mezzi indipendenti per comunicare gli ordini dal ponte di comando al posto, nel locale macchine o nella centrale di comando, dal quale le macchine sono normalmente comandate; uno di tali mezzi deve essere un telegrafo di macchina, dotato di suoneria, che fornisca un'indicazione visiva degli ordini trasmessi e delle risposte fornite sia nei locali predetti sia sul ponte di comando; l'altro deve essere un portavoce ovvero un telefono rispondente alle norme dell'ente tecnico.

Devono essere sistemati appropriati mezzi di comunicazione con ogni altra posizione dalla quale le macchine possono essere comandate.

2. Devono essere sistemati mezzi di comunicazione tra la plancia e le posizioni dalle quali è stabilito, dalla convenzione e dai regolamenti dell'ente tecnico, il comando della macchina di governo principale e ausiliaria.

Tali mezzi di comunicazione devono essere conformi ai regolamenti dell'ente tecnico. Essi possono non essere installati per piccole navi, quando è possibile comunicare agevolmente a voce con la plancia.

3. Quando non sia agevole altra segnalazione diretta, deve essere assicurata, conformemente ai regolamenti dell'ente tecnico, la possibilità di comunicazione degli ordini tra il ponte di comando ed i posti di manovra a prora ed a poppa; deve anche essere previsto un efficace sistema di comunicazione dal ponte di comando ai locali interni della nave.

4. Le navi non soggette alla convenzione di stazza lorda superiore o uguale a 200 tonnellate, senza personale di guardia in macchina se non in manovra o in caso di avaria dei telecomandi dei motori dalla plancia, possono essere provviste, in luogo del telegrafo, di un portavoce, ovvero di un telefono a cuffia, indipendente da altri impianti telefonici di bordo e, in aggiunta, di un dispositivo sonoro di trasmissione ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine, provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto, alimentato da fonte di energia autonoma, ed indipendente da altri mezzi di comunicazione di bordo.

5. Le navi non soggette alla convenzione, se di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate ma superiore o uguale a 25 tonnellate, possono essere provviste dei seguenti mezzi di trasmissione ordine:

a) Navi senza personale di guardia in macchina se non in manovra o in caso di avaria dei telecomandi dei motori dalla plancia:

telegrafo oppure dispositivo sonoro di trasmissione ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine, provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto, alimentato da fonte di energia autonoma, ed indipendente da altri mezzi di comunicazione di bordo;

b) Navi con personale di guardia in macchina:

telegrafo e portavoce o telefono; in luogo del telegrafo può essere sistemato un dispositivo sonoro di trasmissione ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine e provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto.

6. Le navi non soggette alla convenzione, se di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate, possono essere provviste dei seguenti mezzi di trasmissione ordini:

a) per le navi di cui al comma 5 punto a): un dispositivo sonoro di trasmissione ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine e provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto;

b) per le navi di cui al comma 5 punto b): un portavoce ed un dispositivo sonoro di trasmissione ordini di potenza adeguata alla rumorosità del locale macchine e provvisto di mezzo di conferma dell'ordine ricevuto;

c) per le navi i cui motori possono essere comandati solo dal timoniere oppure ove timoniere e motorista siano a vista reciproca non è richiesto alcun dispositivo di trasmissione ordini.

7. Le navi da passeggeri costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, abilitate a navigazione nazionale, devono avere a bordo un mezzo di comunicazione di emergenza costituito da un apparecchio ricetrasmittente fisso o portatile, o di ambedue i tipi, per le comunicazioni tra le stazioni di comando ed i punti di riunione e di imbarco delle persone sui mezzi collettivi di salvataggio.

Art. 74
Posizione delle installazioni di emergenza

1. Sulle navi da passeggeri in navigazione internazionale e nazionale, indipendentemente dal numero di passeggeri, e su quelle abilitate agli altri tipi di navigazione, se trasportano più di 300 passeggeri, la fonte di energia elettrica, le pompe di incendio, le pompe di sentina, installate per l'emergenza, le batterie di bombole di CO_2 per l'estinzione degli incendi e tutte le altre installazioni di emergenza essenziali per la sicurezza della nave, ad eccezione di quelle che servono specificamente gli spazi a proravia della paratia di collisione, devono essere ubicate a poppavia della paratia di collisione e sistemate secondo i regolamenti dell'ente tecnico.

Art. 75
Lampada per segnalazioni diurne

1. Le navi di stazza lorda superiore a 150 tonnellate, abilitate a navigazione internazionale o alla navigazione nazionale, devono avere a bordo una lampada per segnalazioni diurne il cui funzionamento non deve dipendere unicamente dalla fonte principale di energia elettrica della nave.

Art. 76
Scaletta per piloti

1. Tutte le navi abilitate a viaggi durante i quali possa essere imbarcato il pilota devono avere una scaletta per i piloti come prescritto dalla convenzione.

2. Nel caso in cui la nave sia munita, oltre che della scaletta obbligatoria di cui al precedente comma, anche di dispositivi meccanici per l'imbarco e lo sbarco del pilota, tali dispositivi devono essere di tipo approvato.

Art. 77
Strumenti per la determinazione della stabilità
e della robustezza dello scafo

1. Il Ministero può autorizzare l'installazione su particolari tipi di navi di apparecchiature atte alla determinazione delle caratteristiche di stabilità e di robustezza longitudinale.

Titolo II
Apparato motore, macchinari ausiliari ed impianto elettrico

Art. 78
Criterio generale per la costruzione e sistemazione dell'apparato motore, dei macchinari ausiliari e dell'impianto elettrico

1. Su tutte le navi le caratteristiche, la costruzione e la sistemazione a bordo dell'apparato motore, dei macchinari ausiliari e relative parti di allestimento e dell'impianto elettrico devono corrispondere alle norme della convenzione per le navi ad essa soggette, del presente regolamento e dei regolamenti dell'ente tecnico.

Capitolo I
Apparato motore e macchinari ausiliari

Art. 79
Progetto di navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento e loro costruzione

1. I macchinari, le caldaie e gli altri recipienti in pressione con i relativi sistemi di tubolature ed accessori devono essere progettati e costruiti in modo che essi risultino idonei al servizio al quale sono destinati.

2. Essi inoltre devono essere sistemati e protetti in modo da ridurre al minimo il pericolo per le persone imbarcate, con particolare riferimento alle parti in moto, alle superfici calde, alle parti in pressione e ad altre fonti di rischio.

3. Particolare considerazione deve essere data all'affidabilità di componenti non duplicati ed essenziali per la propulsione. Devono essere provveduti mezzi idonei affinché le macchine di propulsione ed i servizi ausiliari essenziali possano riprendere il loro normale funzionamento anche dopo l'avaria di un macchinario ausiliario, anche se con una limitata riduzione della potenza propulsiva rispetto a quella normale, considerando la sicurezza globale della nave.

Art. 80
Mezzi di marcia indietro

1. L'apparato di propulsione deve avere una sufficiente potenza di marcia indietro in modo da assicurare un adeguato controllo della nave in ogni circostanza normale.

2. In occasione delle prove in mare prima che la nave entri in servizio, l'ente tecnico deve accertare che l'apparato motore di propulsione abbia la capacità di invertire, in condizioni di manovra normali, la direzione della spinta del propulsore in un tempo tale da arrestare entro una distanza ragionevole l'abbrivo della nave partendo dalla massima velocità di esercizio in marcia avanti. La documentazione relativa ai risultati delle suddette prove deve essere disponibile per l'uso del comando di bordo.

Art. 81
Punto di infiammabilità del combustibile liquido

1. Il combustibile liquido per le caldaie e per gli apparati motori a combustione interna di propulsione ed ausiliari deve avere punto di infiammabilità non inferiore a 60°C eccetto per i casi di cui ai commi 2, 3 e 4 di questo articolo e di cui all'Art. 193.

2. L'uso di combustibile liquido avente punto di infiammabilità inferiore a 60°C, ma non inferiore a 43°C, è consentito per i generatori di emergenza e per gli altri usi di cui al precedente comma 1, a condizione che la temperatura ambiente dei locali in cui il combustibile è mantenuto o utilizzato sia sempre inferiore di almeno 10°C rispetto al punto di infiammabilità del combustibile stesso.

3. L'uso di combustibile liquido avente punto di infiammabilità inferiore ai valori sopra riportati, come il petrolio greggio, è consentito, sulle navi da carico, purché il combustibile non sia conservato nei locali macchine e l'impianto del combustibile corrisponda alle norme dell'ente tecnico.

4. L'uso di combustibile liquido avente punto di infiammabilità inferiore a 43°C è anche consentito su navi propulse da motori fuoribordo di potenza inferiore a 18,4 kW.

5. I punti di infiammabilità di cui ai precedenti commi si intendono determinati col sistema a vaso chiuso.

Capitolo II
Impianto elettrico

Art. 82
Progetto di navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento e loro costruzione

1. Le installazioni elettriche devono essere tali che:

- i servizi ausiliari necessari per mantenere la nave nelle condizioni di funzionamento ed abitabilità ordinarie siano assicurati senza ricorso alla fonte di energia di emergenza;

- i servizi essenziali per la sicurezza siano assicurati nelle varie condizioni di emergenza.

2. Tutte le navi sulle quali l'energia elettrica costituisce l'unico mezzo per azionare più di un utente ausiliario indispensabile alla propulsione od alla sicurezza della nave devono essere provviste di due gruppi elettrogeni principali.

3. Le installazioni elettriche devono inoltre essere tali da garantire la sicurezza dei passeggeri, dell'equipaggio e della nave da pericoli di natura elettrica derivanti da corto circuiti, sovraccorrenti, difetti di isolamento e presenza di sorgenti di ignizione in luoghi ove possano crearsi atmosfere esplosive.

Titolo III
Protezione contro gli incendi

Art. 83
Criterio generale per la protezione contro gli incendi

1. La protezione strutturale e le altre sistemazioni e misure contro gli incendi di tutte le navi devono essere idonee, tenuto conto del servizio cui esse sono destinate e della navigazione cui sono abilitate, a prevenire, segnalare, limitare ed estinguere gli incendi a bordo secondo le pertinenti norme della convenzione, per le navi ad essa soggette, del presente regolamento e dei regolamenti dell'ente tecnico e salve le altre disposizioni speciali concernenti il trasporto delle merci pericolose o delle merci nocive all'ambiente.

Capitolo I
Navi soggette alla convenzione

Art. 84
Navi da passeggeri

1. Le navi costruite a decorrere dal 1° luglio 1986 devono soddisfare alle norme della convenzione per navi costruite a decorrere da tale data e dei regolamenti dell'ente tecnico.

2. Le navi costruite anteriormente al 1° luglio 1986, fermo restando il disposto dell'Art. 2, comma 7, devono soddisfare alle norme della

convenzione, in relazione alla data di costruzione delle navi stesse, dei regolamenti dell'ente tecnico ed alle seguenti prescrizioni addizionali:

a) le manichette antincendio dei locali macchine e quelle di altri spazi della stessa natura, ove vi sia rischio di spargimento di combustibile, devono essere dotate di boccalini che permettano di inviare acqua spruzzata sul combustibile o, in via alternativa, di tipo a doppio uso. Devono inoltre essere previste prolunghe metalliche il cui numero e caratteristiche sono stabiliti nei regolamenti dell'ente tecnico;

b) nel caso di navi che trasportano meno di 36 passeggeri devono essere soddisfatte le prescrizioni del comma 2 del successivo Art. 85 che risultino aggiuntive rispetto a quelle stabilite nel presente articolo.

Art. 85
Navi da carico

1. Le navi costruite a decorrere dal 1° luglio 1986 devono soddisfare alle norme della convenzione per navi costruite a decorrere da tale data e dei regolamenti dell'ente tecnico.

2. Le navi costruite anteriormente al 1° luglio 1986, fermo restando il disposto dell'Art. 2 comma 7, devono soddisfare alle norme della convenzione, in relazione alla data di costruzione delle navi stesse, dei regolamenti dell'ente tecnico ed alle seguenti prescrizioni addizionali:

a) devono almeno soddisfare alle norme sulla estinzione incendi della convenzione 1948 per navi nuove, anche se la loro chiglia era già stata impostata il giorno dell'entrata in vigore di tale convenzione;

b) devono essere dotate di dispositivi per arrestare i ventilatori dei locali macchine e dei locali da carico e per chiudere tutti i passaggi, le condotte di ventilazione, le intercapedini perimetrali intorno alle ciminiere ed altre eventuali aperture di tali locali. In caso di incendio, tali dispositivi si devono poter manovrare dall'esterno di detti locali e la ventilazione meccanica dei locali macchine deve poter essere arrestata da un punto facilmente accessibile situato al di fuori dei locali stessi e dei relativi cofani;

c) devono essere dotate di dispositivi per arrestare i ventilatori per il tiraggio forzato o attivato, le pompe per il travaso del combustibile liquido, le pompe del servizio del combustibile liquido ed altre simili pompe;

d) tutte le tubolature del combustibile liquido che, se danneggiate, porterebbero alla fuoriuscita del combustibile da un deposito, da una cassa di decantazione o da una cassa di servizio giornaliero, situati sopra il doppio fondo, devono essere munite di un rubinetto o di una valvola direttamente sistemati sulla cassa o sul deposito. Tali rubinetti o valvole, in caso di incendio nel locale dove sono ubicati detti depositi o casse, devono poter essere chiusi da una posizione sicura, ubicata al di fuori del locale stesso. Nel caso particolare di depositi-cisterna situati in gallerie assi, gallerie tubi, o in locali similari, ferma restando la sistemazione delle valvole in corrispondenza di detti depositi,

l'intercettazione dei depositi stessi, in caso di incendio, può essere effettuata tramite una valvola addizionale sistemata sulla tubolatura o sulle tubolature, al di fuori della galleria o del locale similare. Se tale valvola addizionale è sistemata nel locale macchine, essa deve essere manovrabile da una posizione esterna a tale locale;

e) se vi sono a bordo radiatori elettrici, essi devono essere fissi in opera e costruiti in modo da ridurre al minimo il pericolo d'incendio. Non sono ammessi radiatori il cui elemento riscaldante sia così esposto che, a causa del calore da esso sviluppato, tende, o altri oggetti simili possano carbonizzarsi o prendere fuoco;

f) le manichette da incendio dei locali macchine e quelle di altri spazi della stessa natura, ove vi è rischio di spargimento di combustibile, devono essere dotate di boccalini che permettano di inviare acqua spruzzata sul combustibile o, in via alternativa, di tipo a doppio uso. Tali navi devono inoltre essere dotate di prolunghe metalliche per i suddetti boccalini, nel numero e con le caratteristiche stabiliti nei regolamenti dell'ente tecnico;

g) sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 4000 tonnellate, nel caso che le paratie dei corridoi dei locali alloggio non siano in acciaio o costruite con pannelli di classe B, devono essere sistemati vicino all'estremità di ogni percorso di sfuggita estintori addizionali a schiuma da 9 litri o equivalenti.

Capitolo II
Navi non soggette alla convenzione

Art. 86
Navi da passeggeri

1. Le navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento devono soddisfare le seguenti prescrizioni:

a) tutte le navi abilitate a navigazione nazionale e le navi di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate in navigazione nazionale costiera devono soddisfare le norme della convenzione e dei regolamenti dell'ente tecnico relativi alle navi costruite a decorrere dal 1° luglio 1986;

b) le navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate in navigazione nazionale costiera e quelle di qualsiasi stazza in navigazione nazionale litoranea o locale devono soddisfare le norme dei regolamenti dell'ente tecnico relativi alle navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento. Per le materie concernenti la protezione antincendio non trattate nei suddetti regolamenti devono essere applicate le norme della convenzione per navi costruite a decorrere dal 1° luglio 1986, a giudizio del Ministero, sentito l'ente tecnico, per quanto ritenuto pratico e ragionevole in relazione alla navigazione, al servizio ed alla stazza delle navi stesse.

2. Le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, fermo restando il disposto dell'Art. 2, comma 7, devono soddisfare le seguenti prescrizioni:

a) tutte le navi abilitate a navigazione nazionale e le navi di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate abilitate a navigazione nazionale costiera devono soddisfare le norme della convenzione e dei regolamenti dell'ente tecnico in relazione alla data di costruzione delle stesse;

b) le navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate in navigazione nazionale costiera e quelle di qualsiasi stazza in navigazione nazionale litoranea, eccetto quelle di cui al punto c) devono soddisfare le norme della convenzione in relazione alla data di costruzione delle stesse, per quanto ritenuto pratico e ragionevole dall'ente tecnico in relazione alla riduzione del rischio di innesco e propagazione di incendi derivante da opportuna ubicazione dei locali di alloggio rispetto agli altri locali della nave e dalla riduzione del numero delle potenziali sorgenti di ignizione;

c) le navi in navigazione nazionale costiera o litoranea, entro aree ristrette in viaggi durante i quali non si allontanino da porti più di quanto corrisponde ad un'ora circa di navigazione e le navi in navigazione nazionale locale, aventi stazza lorda uguale o superiore a 100 tonnellate o di qualsiasi stazza che trasportino più di 350 passeggeri devono essere dotate di un impianto fisso di estinzione incendio nel locale macchine corrispondente ai regolamenti dell'ente tecnico ovvero, se ciò non è ritenuto possibile dall'ente tecnico, di una pompa incendio di emergenza ubicata esternamente al locale macchine.

3. Ai fini dell'applicazione del presente articolo alle navi in navigazione speciale, il Ministero, sentito l'ente tecnico, stabilisce a quale navigazione tra quelle sopra citate la singola navigazione speciale deve essere assimilata sulla base delle caratteristiche dei mari attraversati e della distanza dai porti di rifugio e di soccorso.

Art. 87
Navi da carico

1. Le navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate abilitate a navigazione internazionale e quelle di qualsiasi stazza abilitate a navigazione nazionale o nazionale costiera o nazionale litoranea o locale devono soddisfare le norme dei regolamenti dell'ente tecnico relativi alle navi costruite a decorrere dalla data suddetta.

Per le materie concernenti la protezione antincendio non trattate nei suddetti regolamenti devono essere applicate le norme della convenzione per navi costruite a decorrere dal 1° luglio 1986, a giudizio del Ministero, sentito l'ente tecnico, per quanto ritenuto pratico e ragionevole in relazione alla navigazione, al servizio ed alla stazza delle navi stesse.

2. Le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, fermo restando il disposto dell'Art. 2, comma 7, devono soddisfare le seguenti prescrizioni:

a) navi di stazza lorda uguale o superiore a 1000 tonnellate in navigazione nazionale o nazionale costiera o nazionale litoranea devono corrispondere alle norme di cui all'Art. 85, comma 2;

b) navi di stazza lorda inferiore a 1000 tonnellate in navigazione nazionale o nazionale costiera o nazionale litoranea e quelle aventi stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate in navigazione internazionale devono essere dotate di una pompa da incendio;

c) navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate e navi a vela di qualunque stazza: per l'applicazione della norma di cui al precedente comma 2-b) la pompa incendio può essere azionata dai motori di propulsione o a braccia.

3. Ai fini dell'applicazione del presente articolo alle navi in navigazione speciale, il Ministero, sentito l'ente tecnico, stabilisce a quale navigazione tra quelle sopra citate la singola navigazione speciale deve essere assimilata sulla base delle caratteristiche dei mari attraversati e della distanza dai porti di rifugio e di soccorso.

Capitolo III
Navi provenienti da bandiera estera

Art. 88
Norme addizionali

1. Le navi da passeggeri, che trasportano più di 36 passeggeri, provenienti da bandiera estera, costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento e iscritte nelle matricole o nei registri nazionali posteriormente al 10 settembre 1980, abilitate alla navigazione nazionale o internazionale, oltre ad essere rispondenti alle prescrizioni del comma 2 dell'Art. 84 o dell'Art. 86, devono soddisfare almeno alle prescrizioni della parte F del capitolo II-2 della convenzione 1974, concernenti le navi costruite tra il 19 novembre 1952 e il 26 maggio 1965, anche se esse siano state costruite prima di tale periodo ed anche se dette prescrizioni comportino sostanziali alterazioni strutturali.

Capitolo IV
Mezzi di sfuggita, equipaggiamento da vigile del fuoco e stazione antincendio

Art. 89
Scale, corridoi e porte di sfuggita

1. In tutti i locali di alloggio per passeggeri ed equipaggio, nei locali in cui l'equipaggio presta normalmente servizio, in quelli dell'ap-

parato motore e delle caldaie e nelle gallerie assi devono essere previste scale, scalette, corridoi e porte idonei ad assicurare un rapido mezzo di sfuggita per raggiungere il ponte delle imbarcazioni.

2. Sulle navi costruite a decorrere dall'8 agosto 1973:

a) il numero dei mezzi di sfuggita dai locali deve soddisfare alle norme della convenzione. Tuttavia per locali o gruppi di locali aventi superficie inferiore a circa 50 metri quadrati l'ente tecnico, in sede di approvazione del piano sui mezzi di sfuggita di cui all'Art. 35, può accettare un solo mezzo di sfuggita se ciò è giustificato dal tipo e dall'ubicazione dei locali interessati e dal numero delle persone che normalmente possono esservi alloggiate o prestarvi servizio;

b) le dimensioni dei mezzi di sfuggita ed il numero delle scale in tutti i locali di alloggio e servizio per passeggeri ed equipaggio, salvo quanto precisato alla successiva lettera c), devono soddisfare alle norme seguenti:

(i) devono esserci:
- almeno 1 scala per ogni locale, o gruppo di locali, destinati a 50 persone o meno;
- almeno 2 scale per ogni locale, o gruppo di locali, destinati ad oltre 50 e fino a 120 persone;
- almeno 3 scale per ogni locale, o gruppo di locali, destinati ad oltre 120 e fino a 200 persone;
- almeno 3 scale, più tante altre scale quante sono le centinaia (o frazione) di persone oltre le 200, per ogni locale, o gruppo di locali, destinati ad oltre 200 persone;

(ii) per le scale esterne si ammette una portata di persone doppia di quella sopra indicata;

(iii) non sono ammesse scale, corridoi e porte per la sfuggita di larghezza inferiore a 65 centimetri. Una scala di larghezza uguale o superiore a 120 centimetri può essere considerata una scala doppia in quanto percorribile da due persone affiancate;

(iv) gli scalini delle scale devono avere un'alzata non superiore a 20 centimetri ed una pedata adeguata all'alzata, che per le navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento non deve essere inferiore a 25 centimetri. In ogni caso i passaggi devono essere realizzati in modo che la loro ampiezza sia, a giudizio dell'ente tecnico, sufficiente quando, ad una stessa scala o corridoio o porta debbano affluire simultaneamente, in caso di allarme, le persone provenienti da diversi locali inferiori per raggiungere i ponti superiori.

Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può autorizzare un numero di scale inferiore a quello sopra indicato, tenuto conto della posizione e della larghezza delle scale stesse.

c) I mezzi di sfuggita dai locali ove l'equipaggio presta normalmente servizio, dal locale apparato motore, dal locale caldaie e dalle gallerie assi, nonchè dai locali di alloggio di navi da carico e assimilabili, di lunghezza inferiore a 30 metri, devono avere larghezza non inferiore a 400 millimetri e scalini con pedata e alzata adeguate al tipo prescelto di scala o di scaletta;

d) Le scale interne ed i relativi sostegni devono essere di acciaio o di altro materiale idoneo in conformità ai regolamenti dell'ente tecnico.

3. Sulle navi costruite anteriormente all'8 agosto 1973, fermo il disposto dell'Art. 2, comma 7, le scale interne ed i relativi sostegni delle navi da passeggeri che trasportano più di 150 passeggeri, nonchè quelli sotto il ponte esposto delle navi da carico aventi stazza lorda maggiore di 4000 tonnellate devono essere di acciaio o altro materiale idoneo in conformità ai regolamenti dell'ente tecnico.

4. Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può autorizzare sistemazioni di mezzi di sfuggita diverse da quelle sopraindicate che abbiano efficacia equivalente al fine di cui al comma 1 del presente articolo.

Art. 90
Equipaggiamenti da vigile del fuoco

1. Ogni equipaggiamento da vigile del fuoco deve comprendere un corredo individuale ed un apparecchio di respirazione aventi le caratteristiche prescritte dalla convenzione.

2. Tutte le navi da passeggeri devono avere a bordo equipaggiamenti da vigile del fuoco secondo le norme della convenzione, salvo quelle di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate, senza cabine per passeggeri, abilitate a navigazione non più estesa di quella nazionale costiera, che possono non avere gli equipaggiamenti predetti.

3. Sulle navi da carico di stazza lorda superiore a 400 tonnellate devono essere sistemati equipaggiamenti da vigile del fuoco in numero corrispondente a quanto sotto specificato:

1 su navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate
2 su navi di stazza lorda compresa tra 500 tonnellate a 30000 tonnellate
3 su navi di stazza lorda maggiore di 30000 tonnellate.

Art. 91
Stazione antincendio

1. Sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 5000 tonnellate abilitate a trasportare un numero uguale o superiore a 400 passeggeri, il servizio di prevenzione e di estinzione incendi deve essere accentrato in un locale denominato "stazione antincendio".

2. La stazione antincendio deve essere provvista delle seguenti dotazioni:

- almeno 3 equipaggiamenti da vigile del fuoco;
- 2 maschere con filtro polivalente;
- 2 coperte di amianto;
- 2 estintori portatili;
- un numero di pile e lampadine elettriche di ricambio sufficienti per almeno il 50 per cento di quelle che fanno parte di tutte le lampade di sicurezza esistenti a bordo;
- 2 cinture di cuoio dotate di idonei attrezzi come previsto nell'Art. 92;
- 1 borsa per elettricisti, con gli attrezzi del mestiere;
- 4 buglioli muniti di cavetto di adeguata lunghezza;
- 1 robusto palo di ferro ad unghia (pié di porco);
- 1 scala portatile, provvista di ganci, con prolunga proporzionata all'altezza dei locali;
- 1 trapano elettrico portatile che permetta di aprire una via di accesso di emergenza attraverso ponti, cofani e paratie divisionali antincendio;
- 1 estintore a CO_2 da almeno 20 chilogrammi su carrello, ubicato in locale adatto per poter essere prontamente usato.

3. Per le navi da passeggeri di stazza lorda superiore a 20000 tonnellate possono essere prescritte dal Ministero più di una stazione antincendio e dotazioni aggiuntive a quelle di cui al precedente comma 2, su proposta del capo del circondario marittimo.

4. La stazione antincendio deve avere congrua capacità ed essere provvista di tutte le sistemazioni per la custodia degli apparecchi ed attrezzi costituenti le dotazioni di cui ai precedenti commi 2 e 3.

5. La stazione antincendio deve essere dotata di mezzi di comunicazione (telefono o portavoce) con il ponte di comando.

Art. 92
Squadra dei vigili del fuoco

1. Sulle navi che a norma del precedente Art. 91 sono provviste della stazione antincendio deve essere istituita una "squadra dei vigili del fuoco" alla quale è preposto un ufficiale di coperta.

2. La squadra dei vigili del fuoco è costituita dal capo squadra - in genere un carpentiere - e dal numero sottoindicato di uomini di equipaggio, tra i quali deve essere compreso almeno un elettricista:

- 12 uomini per navi di stazza lorda superiore a 20000 tonnellate;
- 8 uomini per navi di stazza lorda superiore a 10000 tonnellate fino a 20000 tonnellate;
- 4 uomini per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 5000 tonnellate fino a 10000 tonnellate.

3. Il personale destinato alla squadra dei vigili del fuoco deve essere scelto dal comandante fra gli elementi ritenuti più idonei per il

complesso delle qualità morali, fisiche, professionali e di carattere, con preferenza per coloro che abbiano frequentato un corso di addestramento inteso al migliore espletamento dei compiti di cui all'Art. 212.

4. Il personale che costituisce la squadra dei vigili del fuoco indossa la divisa della propria categoria contrassegnata da un distintivo speciale costituito da due asce incrociate ed un elmo su fondo rosso, oppure da un bracciale azzurro con le lettere V.F. in rosso. Esso deve alloggiare nelle vicinanze della stazione antincendio ed è esente dal servizio notturno; di giorno presta il servizio inerente al proprio grado, qualifica e categoria.

5. L'alloggio dei vigili deve avere una comunicazione efficiente e diretta (telefono o portavoce) con il ponte di comando.

6. Sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 20000 tonnellate la comunicazione telefonica o con portavoce deve essere realizzata con almeno uno dei posti di guardia notturna negli alloggi passeggeri.

7. La dotazione personale di ciascun vigile del fuoco deve comprendere un corredo individuale, quale descritto nella convenzione, ad eccezione della veste protettiva, ed inoltre:

- 1 estintore portatile;
- 1 cintura di cuoio dotata di idonei attrezzi. In luogo della cintura gli elettricisti che fanno parte della squadra dei vigili del fuoco devono essere forniti di borsa con gli attrezzi del mestiere;
- 1 maschera con filtro polivalente.

Titolo IV
Mezzi di salvataggio

Art. 93
Criterio generale sui mezzi di salvataggio

1. La consistenza ed il tipo dei mezzi di salvataggio di tutte le navi devono essere stabiliti secondo le pertinenti norme della convenzione per le navi ad essa soggette e del presente regolamento e, salve le altre disposizioni speciali concernenti i mezzi di salvataggio delle navi adibite al trasporto di merci pericolose, tenuto conto del numero massimo di persone che esse sono autorizzate a trasportare - passeggeri, equipaggio ecc. - della loro compartimentazione di galleggiabilità e stabilità e della specie di navigazione e servizio cui sono abilitate.

Capitolo I
Caratteristiche dei mezzi di salvataggio e relative sistemazioni

Art. 94
Caratteristiche e requisiti dei mezzi di salvataggio

1. I requisiti, le caratteristiche di costruzione e le sistemazioni dei mezzi individuali e collettivi di salvataggio e, per questi ultimi, i relativi dispositivi di messa a mare, devono rispondere alle norme della convenzione per le navi ad essa soggette, del presente regolamento e dei regolamenti dell'ente tecnico, salvo quanto stabilito al successivo Art. 96.

2. Sui mezzi collettivi e individuali di salvataggio devono essere sistemati elementi costituiti da materiale retroriflettente per facilitare il loro ritrovamento, secondo i regolamenti dell'ente tecnico. Per le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, tali dispositivi devono essere sistemati entro il 1° luglio 1991.

3. Quando sono previsti dispositivi per la messa a mare delle zattere di salvataggio, ciascuno di essi non deve servire più di sei zattere. Per le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento sulle quali detti dispositivi servono un numero maggiore di zattere, il Ministero, sentito l'ente tecnico, può aumentare tale numero a sette in relazione alle caratteristiche della nave e della sua navigazione.

4. Sulle navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento di lunghezza superiore a 24 metri, abilitate alla navigazione più estesa della locale, che non hanno a bordo battelli di emergenza, almeno una imbarcazione di salvataggio deve essere a motore e deve poter essere recuperata rapidamente.

Art. 95
Criteri generali per la sistemazione dei mezzi di salvataggio

1. I mezzi di salvataggio devono essere sistemati a bordo in modo da consentire un loro rapido e sicuro impiego e, per quanto possibile, in posizione sicura e ridossata. Quando ritenuto necessario, a giudizio dell'autorità marittima, sentito l'ente tecnico, devono essere previste sistemazioni per la loro protezione contro danni da colpi di mare.

2. I mezzi di salvataggio, ad eccezione di quelli progettati per essere messi a mare a caduta libera, devono essere sistemati a bordo in zone ubicate in posizione tale da rendere l'operazione di messa a mare sicura, tenendo conto, in particolare, della distanza dall'elica e dalle parti dello scafo con i fianchi sensibilmente rientranti, in modo che l'operazione stessa venga effettuata, per quanto possibile, lungo i fianchi verticali.

Se le zone predette interessano la parte prodiera della nave, devono trovarsi a poppavia della paratia di collisione.

3. I mezzi collettivi di salvataggio devono essere messi a mare mediante dispositivi di tipo approvato, ad eccezione di quelli:

(i) - sui quali l'imbarco avviene da un ponte che si trova a meno di 4,5 metri al di sopra del minimo galleggiamento previsto per la nave, in condizioni di esercizio;

- che abbiano massa minore o uguale a 185 chilogrammi;

- che siano sistemati a bordo in modo da essere messi a mare direttamente dalla propria posizione in sfavorevoli condizioni di assetto longitudinale, fino a 10°, e di sbandamento trasversale, su un lato o sull'altro, fino a 20°;

(ii) aventi massa minore o uguale a 185 chilogrammi e che siano aggiuntivi rispetto ai mezzi collettivi di salvataggio per il 200 per cento delle persone imbarcate.

4. Sulle navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento i cavi dei paranchi dei dispositivi di messa a mare dei mezzi di salvataggio devono essere di acciaio.

5. Le imbarcazioni di salvataggio, sistemate nella propria posizione a bordo, devono essere collegate ai loro dispositivi di messa a mare.

6. Le zattere di salvataggio ammainabili devono essere sistemate entro il raggio di azione del gancio di sospendita della gru. Il Ministero può consentire che parte di esse siano sistemate fuori di tale area a condizione che sia adottato un mezzo per il loro spostamento ritenuto idoneo dall'ente tecnico.

7. L'autorità marittima può richiedere, se lo ritiene necessario, la dotazione di mezzi adeguati per tenere le imbarcazioni e le zattere di salvataggio ammainabili accostate al fianco della nave per consentire l'imbarco delle persone in modo sicuro.

8. Le zattere di salvataggio lanciabili devono essere sistemate:

a) in posizione tale per cui possano essere lanciate lontano dai masconi, dallo strapiombo di poppa ed a adeguata distanza dalle eliche;

b) su apposite rampe, se ritenuto necessario dall'autorità marittima sentito l'ente tecnico;

c) in posizione tale da poter essere liberate manualmente dai propri mezzi di ritenuta.

9. In corrispondenza di ciascuna zona per la messa a mare dei mezzi collettivi di salvataggio o fra due di tali zone, quando contigue, deve esservi una scaletta per l'imbarco sui mezzi stessi. Tale scaletta

deve essere costruita in unico pezzo, rigido o flessibile, ed avere lunghezza uguale alla distanza fra il ponte ed il galleggiamento minimo della nave, da assumere fra quelli relativi alle diverse condizioni di esercizio, considerando la nave stessa in sfavorevoli condizioni di assetto longitudinale e sbandata di 15° da un lato o dall'altro.

Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può consentire che le suddette scalette siano sostituite da dispositivi di tipo approvato che permettano l'imbarco sui mezzi collettivi di salvataggio, quando messi a mare, a condizione che la nave sia comunque dotata di almeno una scaletta per lato.

Devono essere adottati adeguati accorgimenti per impedire lo scarico d'acqua dalla nave sui mezzi collettivi di salvataggio durante l'abbandono nave.

10. I punti di riunione e di imbarco sui mezzi collettivi di salvataggio devono essere scelti in modo da consentire anche l'imbarco di ammalati in barella.

11. Sulle navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento ogni mezzo collettivo di salvataggio deve essere sistemato a bordo completo delle dotazioni prescritte e in modo tale che:

a) non interferisca, inclusi i dispositivi per il suo mantenimento in sito, con la manovra di messa a mare di qualsiasi altro mezzo collettivo di salvataggio o battello di emergenza;

b) sia il più vicino possibile alla superficie dell'acqua; tuttavia, nel caso di mezzo collettivo di salvataggio ammainabile, la posizione dello stesso per l'imbarco delle persone deve trovarsi a non meno di 2 metri dalla linea di galleggiamento della nave a pieno carico, da assumere in sfavorevoli condizioni di assetto longitudinale e sbandata di 20°, da un lato o dall'altro, oppure dell'angolo di inizio di immersione del trincarino del ponte di coperta quando quest'ultimo è minore di 20°. Nel caso di navi di limitate dimensioni, il Ministero, sentito l'ente tecnico, può consentire che la posizione di imbarco delle persone sia ad una distanza inferiore ai 2 metri suddetti;

c) sia in condizione di pronto impiego, in modo che due membri dell'equipaggio siano in grado di predisporlo per l'imbarco delle persone e la messa a mare in meno di 5 minuti;

d) nel caso di mezzo collettivo di salvataggio lanciabile, esso si trovi in posizione tale da essere facilmente trasportabile da un lato all'altro, quando ciò sia richiesto dalle norme;

e) sulle navi da carico di lunghezza maggiore o eguale ad 80 metri e minore di 120 m, le imbarcazioni di salvataggio ammainabili lungo i fianchi siano ubicate in modo tale che la distanza fra la loro estrema poppa e l'elica sia non minore della lunghezza dell'imbarcazione stessa. Sulle navi da carico di lunghezza maggiore o uguale a 120 metri e su quelle da passeggeri di lunghezza maggiore o uguale ad 80 m, la distanza predetta deve essere non minore di una lunghezza e mezza dell'imbarcazione.

12. I salvagente anulari muniti di boetta luminosa ad accensione automatica secondo le disposizioni degli Artt. 107 e 118, devono essere sistemati:

a) due sul ponte di comando, uno a dritta ed uno a sinistra, in posizione tale che il lancio in mare sia effettuato con la maggiore rapidità possibile; sulle navi aventi stazza lorda superiore a 200 tonnellate tali salvagente devono essere sistemati ciascuno su scivolo di forma appropriata a giudizio dell'ente tecnico;

b) i rimanenti, quando richiesti, due a prora, uno a dritta e uno a sinistra, e parimenti a poppa.

13. Per piccole navi le quali abbiano ponte di imbarco sulle imbarcazioni a meno di 2 metri sopra la linea di minima immersione di navigazione, le gru possono essere calcolate in base al solo peso dell'imbarcazione completa di dotazioni e con due persone a bordo. Per tali gru non è prescritto il riconoscimento di tipo approvato, salva l'osservanza dei regolamenti dell'ente tecnico.

Art. 96
Deroghe

1. Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può consentire l'impiego di imbarcazioni più leggere e maneggevoli di quelle regolamentari quando la sistemazione di imbarcazioni regolamentari non sia pratica o ragionevole, a condizione che le imbarcazioni impiegate siano dotate di dispositivi di galleggiabilità e siano idonee in conformità ai regolamenti dell'ente tecnico.

Art. 97
Controlli iniziali e visite

1. La rispondenza dei mezzi di salvataggio nuovi o di nuova installazione alle prescrizioni dell'Art. 94 è verificata dall'ente tecnico.

2. In occasione della visita iniziale di cui all'Art. 22 e delle visite periodiche e intermedie di cui all'Art. 47 viene controllata l'adeguatezza dei mezzi di salvataggio ed il loro buono stato di conservazione.

3. In occasione di ogni visita di rinnovo dei certificati di sicurezza o di idoneità per navi da passeggeri e di sicurezza dotazione o di idoneità per navi da carico, gli accertamenti di cui al precedente comma 2 sono integrati da una prova di ammaino eseguita con i criteri seguenti: ogni imbarcazione di salvataggio viene ammainata fino a lambire la superficie dell'acqua ed è quindi caricata con pesi costituiti da oggetti distribuiti su tutta la lunghezza, di entità in chilogrammi pari al numero di persone che l'imbarcazione è autorizzata a trasportare moltiplicato per 75 più il 5 per cento; successivamente, l'imbarcazione viene ammainata in acqua e sganciata dai paranchi.

In alternativa, la prova può essere eseguita caricando l'imbarcazione prima dell'ammaino senza la maggiorazione del 5 per cento.

Qualora la prova sia eseguita caricando l'imbarcazione dopo averla ammainata a pelo d'acqua, è ammesso l'uso di acqua alla rinfusa adottando particolari precauzioni per evitare l'eventuale sovraccarico sulle gru derivante dalla presenza di specchi liquidi.

Art. 98
Mezzi di salvataggio e relativi apparecchi e dispositivi di tipo approvato

1. I mezzi di salvataggio, gli apparecchi e i dispositivi ad essi relativi, di cui alla Tabella allegata al libro I del presente regolamento sistemati a bordo delle navi abilitate a navigazione più estesa della costiera nazionale o costiera internazionale e costruite anteriormente al 1° luglio 1986, se soggette alla convenzione, o alla data di entrata in vigore del presente regolamento se non soggette alla convenzione, che risultino in soddisfacenti condizioni, a giudizio del Ministero, sentito l'ente tecnico, possono essere mantenuti a bordo fino a che se ne renda necessaria la sostituzione per cattivo stato di conservazione.

2. Per i mezzi di salvataggio, gli apparecchi e i dispositivi ad essi relativi, sistemati a bordo delle predette navi a decorrere dal 1° luglio 1986, se soggette alla convenzione, o dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, se non soggette alla convenzione, in sostituzione di quelli già esistenti o in occasione di importanti lavori di riparazione o trasformazione, nonchè di modifiche che comportino la sostituzione oppure l'aggiunta di tali mezzi, apparecchi e dispositivi ad essi relativi, può applicarsi la regola 1.4.3 del capitolo III della convenzione a giudizio del Ministero, sentito l'ente tecnico. Fatto salvo quanto previsto dalla regola 1.4.3 della convenzione per quanto attiene le imbarcazioni e le zattere di salvataggio ed i relativi dispositivi per la messa a mare, i mezzi di salvataggio, gli apparecchi e i dispositivi ad essi relativi, sostituiti o installati dopo il 1° luglio 1991, devono essere conformi alle norme del "tipo approvato" secondo le indicazioni riportate nella citata Tabella.

Capitolo II
Norme integrative a quelle della convenzione per navi ad essa soggette

Art. 99
Segnali di soccorso sul ponte di comando

1. Le navi passeggeri devono avere sul ponte di comando o nelle sue immediate vicinanze apparecchi atti ad effettuare efficaci segnali di soccorso diurni e notturni comprendenti almeno:

- 12 razzi a paracadute a luce rossa;
- 12 segnali a mano a stelle rosse;

- 12 fuochi a mano a luce rossa (6 per le navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate).

I segnali di cui sopra devono essere custoditi in cassette o recipienti stagni, dipinti di rosso, con la scritta "segnali di soccorso".

2. Le navi da carico devono avere sul ponte di comando o nelle immediate vicinanze apparecchi atti ad effettuare efficaci segnali di soccorso diurni e notturni comprendenti almeno:

- 12 razzi a paracadute a luce rossa;
- 6 segnali a mano a stelle rosse;
- 9 fuochi a mano a luce rossa;
- 1 lampada per segnalazioni diurne.

Art. 100
Controllo delle cassette per corredo farmaceutico

1. Le cassette per corredo farmaceutico devono essere controllate dalle commissioni di visita in occasione degli accertamenti relativi alla sicurezza della navigazione.

2. Sulle navi che hanno medico a bordo, questi deve provvedere a controllare saltuariamente le cassette stesse facendone annotazione sul giornale sanitario. Tale annotazione deve essere riportata sul giornale generale e di contabilità.

3. Per le navi di stazza lorda inferiore alle 200 tonnellate, i controlli di tali cassette devono essere effettuati dall'autorità marittima, insieme con l'autorità sanitaria marittima, con periodicità annuale.

Art. 101
Disposizioni per le navi costruite anteriormente al 1° luglio 1986

1. Le zattere gonfiabili devono essere dotate di un dispositivo di sganciamento di tipo idrostatico o equivalente, se vi sono ritenute per la loro installazione a bordo, salvo quelle di cui al successivo punto 2.

2. Le navi da carico sprovviste di sovrastrutture centrali, aventi lunghezza 150 metri o più, devono essere dotate, in aggiunta ai mezzi di salvataggio esistenti, di una zattera di salvataggio capace di accogliere almeno 6 persone, sistemata il più possibile a proravia per quanto ragionevole e praticabile.

3. Per le navi da carico di stazza lorda uguale o inferiore a 1000 tonnellate, costruite anteriormente al 19 novembre 1952, può essere consentito, per un periodo di 3 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento, che conservino le imbarcazioni o l'imbarcazione esistenti, sufficienti per tutte le persone a bordo, a condizione che tali navi vengano dotate di una o più zattere di salvataggio, anch'esse sufficienti per tutte le persone a bordo.

4. Per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate, costruite anteriormente al 19 novembre 1952, può essere consentito, per un periodo di 5 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento, che non siano dotate di imbarcazioni di salvataggio a motore, sempreché sia accertato che su di esse non siano mai esistite tali imbarcazioni.

5. Per tutte le navi costruite anteriormente al 19 novembre 1952 può essere consentito, per un periodo di 3 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento, che le imbarcazioni di salvataggio aventi capacità comprese tra 61 e 100 persone non siano né imbarcazioni di salvataggio a motore né imbarcazioni a propulsione meccanica diversa dal motore.

6. Per tutte le navi costruite anteriormente al 19 novembre 1952 può essere consentito, per un periodo di 3 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento, che le pompe a mano delle imbarcazioni di salvataggio non siano di tipo approvato, purché le pompe di cui tali imbarcazioni sono dotate fossero già in opera alla data predetta e risultino efficienti.

Capitolo III
Mezzi di salvataggio delle navi da passeggeri non soggette alla convenzione

Art. 102
Mezzi di salvataggio delle navi da passeggeri abilitate a navigazione nazionale

1. I mezzi collettivi di salvataggio delle navi da passeggeri costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, abilitate alla navigazione nazionale, devono soddisfare alle prescrizioni della convenzione per navi da passeggeri in viaggi internazionali brevi, salvo quanto previsto dalla nota [6] alla Tabella allegata al libro I del presente Regolamento.

2. I mezzi collettivi di salvataggio delle navi da passeggeri costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento abilitate alla navigazione nazionale, se non soddisfano alle prescrizioni del comma precedente, devono soddisfare alle prescrizioni del capitolo III, regola 27 della convenzione 1974, salvo quanto specificato nei successivi commi da 3 a 7.

3. Quando sono prescritte imbarcazioni di salvataggio, il loro numero non può essere inferiore:

per navi di lunghezza uguale o inferiore a 58 metri, a due imbarcazioni, una per lato;

per navi di lunghezza superiore a 58 metri, a quattro imbarcazioni, due per lato, ovvero a due, una per lato, se sufficienti ad accogliere tutte le persone imbarcate.

4. Sulle navi di lunghezza superiore a 100 metri devono essere sistemate due imbarcazioni di emergenza, una per lato [*]. Tali imbarcazioni possono essere ridotte ad una sulle navi di lunghezza uguale o inferiore a 100 metri.

5. Sulle navi di lunghezza superiore a 100 metri, due delle imbarcazioni di salvataggio devono essere a motore, rispondenti alle prescrizioni del capitolo III, regola 9 della convenzione 1974. Tali imbarcazioni possono essere ridotte ad una sulle navi di lunghezza uguale o inferiore a 100 metri.

6. Quando il numero dei posti nelle imbarcazioni di salvataggio prescritte dai precedenti commi è inferiore al numero massimo delle persone a bordo, devono essere imbarcate, ad integrazione, zattere di salvataggio ammainabili di capacità complessiva sufficiente ad accogliere le persone che non trovano posto nelle suddette imbarcazioni.

7. Su tutte le navi, oltre ai mezzi collettivi di salvataggio di cui ai precedenti commi, devono essere imbarcate zattere di salvataggio di capacità complessiva sufficiente ad accogliere il 10 per cento del numero di persone che possono trovare posto nelle imbarcazioni di salvataggio e apparecchi galleggianti per il 5 per cento delle persone a bordo.

8. Per raggiungere le zattere quando queste si trovano in mare devono esistere sulla nave idonee scale od altri mezzi adeguati.

9. Il Ministero può autorizzare la sostituzione delle zattere di salvataggio ammainabili con altre non di tale tipo quando ritenga che l'altezza del ponte di imbarco su tali ultime zattere rispetto alla linea di minima immersione di navigazione sia tale da consentire, anche in cattive condizioni di mare, l'agevole imbarco sulle zattere non ammainabili mediante l'impiego di mezzi idonei.

Art. 103
Apparecchio ricetrasmettitore fisso e portatile (radio portatile) per imbarcazioni a motore ed altri mezzi di salvataggio

1. Tutte le navi abilitate a navigazione nazionale, ad eccezione di quelle di cui al successivo comma 2, devono avere a bordo un apparec-

---

[*] Si precisa che non si tratta dei battelli di emergenza di cui alla convenzione 74(83), ma delle imbarcazioni di emergenza di cui al capitolo III, regola 27, lettera a) della convenzione 1974.

chio radio portatile, rispondente alle prescrizioni dell'Art. 155 e delle norme tecniche per gli impianti radio.

2. Le navi abilitate a navigazione nazionale che siano munite di imbarcazioni di salvataggio a motore devono averne una provvista del ricetrasmettitore fisso rispondente alle prescrizioni dell'Art. 155 e delle suddette norme tecniche.

3. L'apparecchio radio portatile di cui al comma 1 deve essere sistemato nella sala nautica o in altro posto adatto, pronto ad essere messo in una qualsiasi imbarcazione o altro mezzo di salvataggio in caso di emergenza.

4. Le navi abilitate alla navigazione nazionale devono essere dotate di un radiofaro di emergenza, attivato manualmente, conforme alle norme della convenzione. Esso deve poter essere rapidamente messo a bordo di mezzi collettivi di salvataggio.

Per le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento tale prescrizione si applica a partire dal 1° luglio 1991.

5. Le navi abilitate alla navigazione nazionale devono essere dotate di almeno 3 apparecchi radiotelefonici ricetrasmittenti, conformi alle norme della convenzione, per le comunicazioni fra i mezzi collettivi di salvataggio, fra questi e la nave e fra la nave ed il battello di emergenza. Tale prescrizione può essere soddisfatta da altro apparato di bordo purchè compatibile con le stesse norme della convenzione.

Gli apparecchi radiotelefonici ricetrasmittenti in dotazione alle navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, devono soddisfare solo alle norme della convenzione relative alla frequenza.

6. Il Ministero può dispensare dall'obbligo dell'apparecchio di cui al precedente comma 2 quando esso non sia ritenuto necessario in relazione al tipo ed alle dimensioni della nave ed alla natura dei viaggi. In tal caso la nave dovrà, comunque, essere dotata dell'apparecchio radio portatile di cui al precedente comma 1.

Art. 104
Mezzi di salvataggio delle navi da passeggeri abilitate a navigazione nazionale costiera

1. Le navi da passeggeri abilitate a navigazione nazionale costiera devono avere non meno di due imbarcazioni di salvataggio sospese a gru, una per lato, di lunghezza compresa fra 4,90 e 8,50 metri, a giudizio del Ministero, sentito l'ente tecnico, in relazione alla grandezza della nave ed al numero delle persone trasportabili.

2. Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può esentare in tutto o in parte dall'obbligo delle imbarcazioni le navi per le quali la sistemazione

delle stesse non sia ritenuta pratica o ragionevole, tenuto conto del tipo e delle dimensioni della nave e della natura dei viaggi.

3. In ogni caso devono esservi zattere di salvataggio di capacità complessiva sufficiente ad accogliere tutte le persone a bordo, ovvero quelle che non trovano posto nelle eventuali imbarcazioni esistenti.

4. Per raggiungere le zattere quando queste si trovano in mare devono esistere sulla nave idonee scale od altri mezzi adeguati.

5. Il Ministero può consentire, sentito l'ente tecnico, in considerazione della natura dei viaggi ai quali la nave è destinata e del periodo stagionale, la parziale sostituzione delle zattere con apparecchi galleggianti fino ad un massimo del 50 per cento del numero delle persone trasportate. Il numero delle zattere non deve essere in nessun caso inferiore a due.

6. Sulle navi aventi lunghezza superiore a 24 metri, quando non esistono imbarcazioni di salvataggio deve essere imbarcato un battello idoneo a giudizio del capo del circondario marittimo per l'impiego nei casi di emergenza, sentito l'ente tecnico.

Art. 105
Mezzi di salvataggio delle navi da passeggeri abilitate a navigazioni nazionali litoranea e locale

1. Le navi da passeggeri costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento abilitate a navigazione nazionale litoranea devono essere dotate di zattere di salvataggio per tutte le persone a bordo.

Le navi da passeggeri, costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento abilitate a navigazione nazionale litoranea devono essere dotate di zattere di salvataggio per la metà delle persone a bordo e di apparecchi galleggianti per coloro che non trovano posto nelle zattere.

2. Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può consentire in considerazione della natura dei viaggi e del periodo stagionale nonchè delle caratteristiche di galleggiabilità della nave, la sostituzione delle zattere di salvataggio con apparecchi galleggianti.

3. Sulle navi aventi lunghezza superiore a 24 metri, deve essere imbarcato un battello per l'impiego nei casi di emergenza.

4. Le navi abilitate a navigazione nazionale locale devono essere dotate di apparecchi galleggianti sufficienti per tutte le persone a bordo. In sostituzione possono essere ammessi per non più della metà delle persone a bordo, salvagente anulari in ragione di uno ogni due persone.

5. Nel caso di piccole navi abilitate al trasporto di passeggeri per breve durata entro porti o lagune chiuse, la dotazione di apparecchi galleggianti, o di salvagente anulari in sostituzione, può essere ridotta a giudizio dell'autorità marittima locale.

Art. 106
Cinture di salvataggio

1. Le navi da passeggeri devono avere a bordo una cintura di salvataggio, conforme alle norme della convenzione, per ogni persona imbarcata e devono avere inoltre:

a) cinture di salvataggio per bambini in numero uguale ai bambini imbarcati e comunque non inferiore al 10 per cento del numero dei passeggeri;

b) cinture di salvataggio sufficienti per il personale di guardia;

c) cinture di salvataggio da sistemare vicino ai mezzi collettivi di salvataggio ubicati in posizione decentrata.

2. Le cinture di salvataggio devono essere sistemate in posizione facilmente accessibile, che deve essere chiaramente indicata. Qualora, a causa di particolari sistemazioni della nave, tale accessibilità venga a mancare, devono essere adottati provvedimenti alternativi, non escluso un aumento del numero delle cinture di salvataggio.

3. Il piano di sistemazione delle cinture di salvataggio è approvato dall'autorità marittima che procede alla misurazione degli spazi ai fini del computo dei passeggeri trasportabili.

4. Per le navi abilitate a navigazione nazionale locale sono ammessi, in sostituzione, salvagente anulari in ragione di uno ogni due persone.

Art. 107
Salvagente anulari e relative boette luminose

1. Le navi da passeggeri abilitate alla navigazione nazionale devono avere salvagente anulari secondo la seguente tabella:

Lunghezza della nave in metri	Numero dei salvagente anulari
inferiore o uguale a 60	8
da oltre 60 a 120 incluso	12
" " 120 a 180 "	18
" " 180 a 240 "	24
oltre 240	30

2. Le navi abilitate a navigazione nazionale costiera, litoranea o locale possono avere un minor numero di salvagente anulari, ma non meno di:

6 salvagente per navi di lunghezza superiore a 40 metri;
4 salvagente per navi di lunghezza superiore a 24 metri ma non superiore a 40 metri;
2 salvagente per navi di lunghezza uguale o inferiore a 24 metri.

3. Metà dei salvagente deve essere munita di boetta luminosa ad accensione automatica; inoltre, almeno due dei salvagente muniti di boetta luminosa (una solo quando i salvagente sono soltanto due) devono essere anche muniti di segnale fumogeno.

4. I salvagente anulari esistenti a bordo a norma dei precedenti Artt. 105 e 106 in sostituzione degli apparecchi galleggianti o delle cinture di salvataggio non sono computabili tra quelli prescritti dal presente articolo.

Art. 108
Dotazione dei mezzi di salvataggio e loro segnali di soccorso

1. Le dotazioni dei mezzi di salvataggio sono stabilite dal Ministero, sentito l'ente tecnico.

2. I segnali di soccorso di cui devono essere dotate le imbarcazioni e le zattere gonfiabili e rigide di salvataggio ed i requisiti di tali segnali sono quelli stabiliti dalla convenzione.

3. I segnali a paracadute prescritti per le imbarcazioni possono essere ridotti a due.

4. Per le navi abilitate a navigazione nazionale locale non sono obbligatori:

segnali a paracadute;
segnali fumogeni galleggianti;
specchi per segnalazioni diurne.

5. A bordo delle navi abilitate alla navigazione nazionale deve essere sistemata, per ogni battello di emergenza, una tuta di immersione, conforme alle norme della convenzione.

Art. 109
Apparecchio lanciasagole

1. Tutte le navi da passeggeri devono essere dotate di un apparecchio lanciasagole, ad eccezione delle navi aventi stazza lorda inferiore a 200 tonnellate e di quelle abilitate a navigazione nazionale locale.

Art. 110
Segnali di soccorso sul ponte di comando

1. Tutte le navi da passeggeri devono avere la seguente dotazione di segnali di soccorso sul ponte di comando, rispondenti ai requisiti stabiliti al punto b) del comma 1 dell'Art. 10:

6 razzi a paracadute a luce rossa;
6 segnali a mano a stelle rosse;
6 fuochi a mano a luce rossa.

2. Le navi abilitate a navigazione nazionale locale sono esentate dall'obbligo di avere i 6 razzi a paracadute.

3. Le navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate sono esentate dall'obbligo di avere i 6 fuochi a mano a luce rossa.

4. Per le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate sono richiesti 3 segnali a mano a stelle rosse e 3 fuochi a mano a luce rossa.

5. Per le navi di stazza lorda inferiore a 5 tonnellate ed a scafo non pontato se abilitate soltanto a navigazione diurna, non sono richiesti segnali di soccorso del ponte di comando.

Art. 111
Dispositivi di sganciamento per le zattere di salvataggio

1. Sulle navi abilitate a navigazione nazionale, nazionale costiera, nazionale litoranea le zattere gonfiabili devono essere dotate di un dispositivo di sganciamento di tipo idrostatico, se vi sono ritenute per la loro installazione a bordo.

Art. 112
Disposizioni per le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento

1. Le navi da passeggeri costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, ad eccezione di quelle abilitate alla navigazione nazionale locale, devono avere a bordo il dispositivo di sganciamento di cui all'Art. 111.

2. Per tutte le navi costruite anteriormente al 19 novembre 1952 può essere consentito per un periodo di 3 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento che le imbarcazioni di salvataggio aventi capacità compresa tra 61 e 100 persone non siano nè imbarcazioni di salvataggio a motore nè imbarcazioni a propulsione meccanica diversa dal motore.

3. Per tutte le navi costruite anteriormente al 19 novembre 1952 può essere consentito per un periodo di 3 anni a decorrere dall'entrata

in vigore del presente regolamento che le pompe a mano delle imbarcazioni di salvataggio non siano di tipo approvato purchè le pompe di cui tali imbarcazioni sono dotate fossero già in opera alla data predetta e risultino efficienti.

Capitolo IV
Mezzi di salvataggio delle navi da carico non soggette alla convenzione

Art. 113
Mezzi di salvataggio delle navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate

1. Le navi da carico:

a) di stazza lorda uguale o superiore a 200 ma inferiore a 500 tonnellate, se abilitate a navigazione internazionale, e tutte quelle di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, se abilitate a navigazione nazionale, devono avere:

(i) se costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, i mezzi di salvataggio previsti dalla convenzione;

(ii) se costruite anteriormente a tale data, per ogni lato almeno una coppia di gru con sospesa una imbarcazione di salvataggio, e la capacità totale delle imbarcazioni di ciascun lato deve essere sufficiente per tutte le persone imbarcate; devono essere altresì dotate di zattere di capacità sufficiente almeno per la metà delle persone imbarcate. Tuttavia il Ministero, quando ritiene che le condizioni dei viaggi e quelle favorevoli della navigazione siano tali da rendere non necessaria o ragionevole l'obbligatorietà delle predette zattere di salvataggio, può esentare da tale obbligo navi singole o classi di navi;

b) indipendentemente dalla navigazione cui sono abilitate, internazionale o nazionale, se costruite anteriormente all'entrata in vigore del presente regolamento di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, ma inferiore a 500 tonnellate, possono avere su un solo lato una coppia di gru con sospesa una imbarcazione di salvataggio capace di contenere tutte le persone imbarcate, nonchè zattere di capacità sufficiente per almeno il 150 per cento delle persone imbarcate. Tali zattere devono essere sistemate in modo che vi sia disponibilità per almeno il 100 per cento delle persone imbarcate sul lato opposto a quello dove è sistemata l'imbarcazione.

2. Le navi di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate abilitate a navigazione costiera (internazionale o nazionale) devono essere dotate su un solo lato di una coppia di gru, con sospesa una imbarcazione di salvataggio di capacità sufficiente per tutte le persone imbarcate, e di zattere di capacità sufficiente per tutte le persone imbarcate.

3. Le navi da carico di lunghezza inferiore a 85 metri che non siano navi cisterna o navi chimichiere o navi gasiere, in sostituzione dei mezzi di salvataggio di cui ai precedenti commi 1 e 2, possono avere:

a) per ogni lato della nave, una o più zattere di salvataggio di capacità complessiva almeno uguale al numero delle persone imbarcate;

b) zattere di salvataggio aggiuntive qualora le zattere prescritte alla precedente lettera non possano essere prontamente spostate da un lato all'altro della nave, in modo che la capacità complessiva delle zattere di salvataggio su ogni lato sia almeno uguale al 150 per cento del numero delle persone imbarcate;

c) un battello di emergenza. Se tale battello è anche imbarcazione di salvataggio, di esso può essere tenuto conto per determinare la capacità complessiva prescritta alla precedente lettera a). In tal caso la capacità complessiva disponibile su ognuno dei due lati della nave deve essere almeno uguale al 150 per cento del numero delle persone imbarcate.

Nell'eventualità che un mezzo di salvataggio si perda o sia reso inservibile, devono comunque essere disponibili per l'impiego, su ognuno dei lati della nave, mezzi collettivi di salvataggio di capacità complessiva almeno uguale al numero totale delle persone imbarcate.

4. Le navi di stazza lorda uguale o superiore alle 200 tonnellate abilitate a navigazione nazionale litoranea, devono essere dotate di zattere di salvataggio per tutte le persone a bordo. Quando il numero delle persone che devono trovare posto nelle zattere è superiore a 10, il numero delle zattere stesse non può essere inferiore a 2. Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può consentire, in considerazione della natura dei viaggi e del periodo stagionale, la sostituzione delle zattere di salvataggio con apparecchi galleggianti. Le navi di lunghezza maggiore di 24 metri devono inoltre essere dotate di un battello idoneo, a giudizio del capo del circondario marittimo, per l'impiego nei casi di emergenza.

5. Le navi di stazza lorda uguale o superiore alle 200 tonnellate, abilitate a navigazione nazionale locale, devono essere dotate almeno di apparecchi galleggianti sufficienti per tutte le persone a bordo. In sostituzione sono ammessi salvagente anulari in ragione di uno per ogni due persone.

6. Le navi da carico costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, i cui mezzi di salvataggio sono sistemati in posizione distante più di 100 metri da prora, devono essere dotate di una zattera di salvataggio capace di accogliere almeno 6 persone, ubicata il più possibile a proravia. Una zattera di uguali caratteristiche deve essere sistemata il più possibile a poppavia se i mezzi di salvataggio distano più di 100 metri da poppa.

Tali zattere possono essere del tipo lanciabile ed essere fissate alla nave in modo tale che ne sia possibile lo sgancio con manovra manuale.

Art. 114
Mezzi di salvataggio delle navi da carico di stazza lorda inferiore a 200 ed uguale o superiore a 50 tonnellate

1. Le navi da carico di stazza lorda inferiore a 200 ed uguale o superiore a 50 tonnellate devono essere dotate:

a) quando abilitate a navigazione internazionale o nazionale, su un solo lato di una coppia di gru con sospesa una imbarcazione di salvataggio capace di contenere tutte le persone a bordo, nonchè di zattere di capacità sufficiente per tutte le persone a bordo;

b) quando abilitate a navigazione costiera (internazionale o nazionale), su un solo lato di una coppia di gru con sospesa una imbarcazione di salvataggio capace di contenere tutte le persone a bordo, nonchè di zattere di capacità sufficiente per la metà delle persone a bordo;

c) le navi che non siano navi cisterna, navi chimichiere e navi gasiere, in sostituzione dei mezzi di salvataggio di cui alle precedenti lettere a) e b) possono avere quelli previsti all'Art. 113 comma 3;

d) quando abilitate a navigazione nazionale litoranea, di zattere di salvataggio per tutte le persone a bordo. Se il numero delle persone che devono trovare posto nelle zattere è superiore a 10, il numero delle zattere stesse non può essere inferiore a 2. Il Ministero può consentire, in considerazione della natura dei viaggi e del periodo stagionale, la sostituzione delle zattere di salvataggio con apparecchi galleggianti. Le navi di lunghezza maggiore di 24 metri devono inoltre essere dotate di un battello idoneo, a giudizio del capo del circondario marittimo, per l'impiego nei casi di emergenza;

e) quando abilitate a navigazione nazionale locale, almeno di apparecchi galleggianti per tutte le persone a bordo. Per ragioni di spazio l'autorità marittima può consentire salvagente anulari in ragione di uno per ogni due persone.

Art. 115
Mezzi di salvataggio delle navi da carico di stazza lorda inferiore a 50 tonnellate

1. Le navi da carico di stazza lorda inferiore a 50 tonnellate devono essere dotate:

a) quando abilitate a navigazione internazionale e nazionale, di zattere di salvataggio sufficienti per tutte le persone a bordo. Quando il numero delle persone che devono trovare posto nelle zattere è superiore a 10 il numero delle zattere stesse non può essere inferiore a 2;

b) quando abilitate a navigazione costiera (internazionale o nazionale), di zattere di salvataggio per tutte le persone a bordo. Il Ministero può consentire, in considerazione della natura dei viaggi e del periodo stagionale, la sostituzione delle zattere di salvataggio con apparecchi galleggianti;

c) quando abilitate a navigazione nazionale litoranea, di zattere di salvataggio per tutte le persone a bordo. Il Ministero può consentire, in

considerazione della natura dei viaggi e del periodo stagionale, la sostituzione delle zattere di salvataggio con apparecchi galleggianti;

d) quando abilitate a navigazione nazionale locale, di salvagente anulari in ragione di uno per ogni due persone a bordo.

Art. 116
Cinture di salvataggio

1. La dotazione delle cinture di salvataggio delle navi da carico deve soddisfare alle disposizioni dell'Art. 106.

2. Per navi che effettuano viaggi a distanza superiore alle 20 miglia dalla costa ogni cintura di salvataggio deve essere dotata di una luce conforme alle norme della convenzione. Per le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, questa prescrizione si applica a partire dal 1° luglio 1991.

Art. 117
Apparecchio ricetrasmettitore fisso e portatile (radio portatile) per imbarcazioni a motore ed altri mezzi di salvataggio

1. Tutte le navi da carico abilitate a navigazione nazionale ed internazionale, devono soddisfare alle disposizioni dell'Art. 103.

Art. 118
Salvagente anulari e relative boette luminose

1. Le navi da carico di stazza lorda superiore o uguale a 500 tonnellate devono avere almeno sei salvagente anulari di cui due con boetta luminosa ad accensione automatica.

2. Le navi di stazza lorda inferiore a 500 tonnellate, ma superiore o uguale a 25 tonnellate devono avere almeno quattro salvagente anulari, di cui due con boetta luminosa ad accensione automatica.

3. Le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate devono avere almeno due salvagente anulari, di cui uno con boetta luminosa ad accensione automatica.

4. Le navi abilitate a navigazione costiera (internazionale o nazionale), litoranea o locale, anche se hanno stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate, possono avere solo due salvagente anulari, di cui uno con boetta luminosa ad accensione automatica.

5. I salvagente anulari eventualmente imbarcati a termini dei precedenti Artt. 113, comma 5, 114, punto e) e 115, punto d) sono in aggiunta a quelli prescritti dal presente articolo.

Art. 119
Dotazioni dei mezzi di salvataggio e loro segnali di soccorso

1. Le dotazioni dei mezzi di salvataggio delle navi da carico non soggette alla convenzione devono essere quelle prescritte dalla convenzione e possedere i requisiti di cui al punto a) del comma 1 dell'Art. 10.

2. I segnali di soccorso per le imbarcazioni di salvataggio (i razzi a paracadute a luce rossa, i fuochi a mano a luce rossa, i segnali fumogeni galleggianti, le torce elettriche e gli specchi per segnalazioni diurne) sono quelli richiesti dalla convenzione, con le seguenti attenuazioni:

a) per le navi abilitate a navigazione internazionale sono sufficienti 2 segnali a paracadute in luogo di 4;

b) per le navi abilitate a navigazione costiera (internazionale o nazionale) e a navigazione nazionale litoranea sono richiesti soltanto 6 fuochi a mano e la torcia elettrica per le segnalazioni Morse;

c) per le navi abilitate a navigazione locale non è richiesto alcun segnale di soccorso.

3. I segnali di soccorso per le zattere di salvataggio (torce elettriche, specchio per segnalazioni diurne, fischietto per segnali, razzi a paracadute e fuochi a mano a luce rossa) sono quelli richiesti dalla convenzione, con le seguenti attenuazioni:

a) per le navi abilitate a navigazione costiera (internazionale o nazionale) e a navigazione nazionale litoranea sono richiesti soltanto 6 fuochi a mano e la torcia elettrica per segnalazioni Morse;

b) per le navi abilitate a navigazione locale non è richiesto alcun segnale di soccorso.

Art. 120
Apparecchio lanciasagole

1. Tutte le navi da carico di stazza lorda superiore a 500 tonnellate abilitate a navigazione nazionale devono essere dotate di un apparecchio lanciasagole.

Art. 121
Segnali di soccorso sul ponte di comando

1. Tutte le navi da carico devono avere sul ponte di comando o nelle sue immediate vicinanze mezzi atti ad effettuare efficaci segnali di

soccorso diurni e notturni, rispondenti ai requisiti di cui al punto b) del comma 1 dell'Art. 10, secondo le disposizioni che seguono:

a) razzi a paracadute a luce rossa:

12 per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, abilitate a navigazione internazionale;

6 per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, abilitate a navigazione internazionale costiera ed a navigazioni nazionali (esclusa la navigazione nazionale locale);

6 per le navi di stazza lorda inferiore a 200 ma superiore o uguale a 25 tonnellate, abilitate a navigazione internazionale;

b) segnali a mano a stelle rosse:

12 per le navi di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, abilitate a navigazione internazionale;

6 per tutte le altre navi, escluse quelle con stazza lorda inferiore a 5 tonnellate con scafo non pontato, per le quali tali segnali non sono richiesti;

c) fuochi a mano a luce rossa:

9 per le navi di stazza lorda superiore o uguale a 200 tonnellate abilitate a navigazione internazionale.

Art. 122
Dispositivo di sganciamento per le zattere di salvataggio

1. Su tutte le navi di cui al presente capitolo, ad eccezione di quelle indicate all'Art. 113, punto 6, le zattere gonfiabili devono essere dotate di un dispositivo di sganciamento di tipo idrostatico, se vi sono ritenute per la loro installazione a bordo.

Art. 123
Disposizioni per le navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento

1. Le navi da carico, ad eccezione di quelle abilitate a navigazione nazionale locale, devono avere a bordo il dispositivo di sganciamento di cui all'Art. 122 e, se di lunghezza superiore a 150 metri e prive di sovrastrutture centrali, devono essere dotate in aggiunta ai mezzi di salvataggio esistenti, di una zattera di salvataggio capace di accogliere almeno 6 persone sistemata il più possibile a proravia per quanto ragionevole e praticabile.

2. Per le navi da carico di stazza lorda uguale o inferiore a 1000 tonnellate costruite anteriormente al 19 novembre 1952 può essere consentito per un periodo di 3 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento che conservino le imbarcazioni, o l'imbarcazione, esistenti, sufficienti per tutte le persone a bordo, a condizione che tali navi vengano dotate di una o più zattere di salvataggio, anch'esse sufficienti per tutte le persone a bordo.

3. Per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate costruite anteriormente al 19 novembre 1952 può essere consentito per un periodo di 5 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento che non siano dotate di imbarcazioni di salvataggio a motore semprechè sia accertato che su di esse non siano mai esistite tali imbarcazioni.

4. Per tutte le navi costruite anteriormente al 19 novembre 1952 può essere consentito per un periodo di 3 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento che le imbarcazioni di salvataggio aventi capacità comprese tra 61 e 100 persone non siano nè imbarcazioni di salvataggio a motore nè imbarcazioni a propulsione meccanica diversa dal motore.

5. Per tutte le navi costruite anteriormente al 19 novembre 1952 può essere consentito per un periodo di 3 anni a decorrere dall'entrata in vigore del presente regolamento che le pompe a mano delle imbarcazioni di salvataggio non siano di tipo approvato, purchè le pompe di cui tali imbarcazioni sono dotate fossero già in opera alla data predetta e risultino efficienti.

Titolo V
Sistemazioni di carico e scarico ed altri mezzi di sollevamento

Art. 124
Criterio generale di sicurezza

1. Tutti i mezzi fissi di carico e scarico delle merci trasportate ed altri mezzi fissi di sollevamento in genere esistenti a bordo di navi o galleggianti devono essere di robustezza adeguata alle portate cui gli stessi con le relative sistemazioni sono abilitati secondo le norme di cui al successivo Art. 127.

2. I mezzi e le sistemazioni di cui sopra devono presentare adeguata sicurezza per le persone addette alla manovra che sia effettuata nel rispetto di procedure corrette e con l'osservanza delle normali precauzioni di impiego, conformi alle disposizioni del comando di bordo.

Art. 125
Esenzioni

1. Non sono soggette alle norme del presente titolo quelle apparecchiature che, pur dovendo nella fase operativa sostenere pesi, non effettuano movimentazione del carico, quali: torri di perforazione del fondo marino, dispositivo per l'autosollevamento di piattaforme per lavori marittimi o simili, attrezzature per: manovra dei dispositivi di dragaggio del fondo marino, apertura e chiusura dei portelloni di murata, delle celate di prora e delle rampe di poppa, manovra passerelle per imbarco

passeggeri, scale di banda, montavivande, ascensori per persone a bordo di navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento e simili.

2. Non sono soggette alle norme del presente titolo le apparecchiature mobili quali i paranchi mobili a mano e a motore e i martinetti mobili a mano o a motore e simili.

Art. 126
Visite

1. Prima del rilascio della documentazione di cui agli Artt. 128 e 129 deve essere effettuata una visita iniziale comprensiva di tutte le ispezioni e prove stabilite dalle norme di cui all'Art. 127 da effettuarsi su tutte le parti oggetto della documentazione predetta, salvo per quelle per le quali la regolamentazione stessa prevede controlli alternativi o possibilità di acquisizione di documentazione certificatoria emessa da enti stranieri e avente validità ai fini della legge internazionale sulla prevenzione infortuni sul lavoro.

2. A seguito dell'esito favorevole della visita iniziale, su ciascuna apparecchiatura deve essere riportata in modo evidente la portata o la tavola delle portate, con le relative condizioni operative.

Per la marcatura di identificazione degli accessori si applicano le norme di cui all'Art. 127.

3. Successivamente all'entrata in esercizio le parti oggetto delle documentazioni di cui agli Artt. 128 e 129 sono soggette alle visite periodiche prescritte dalle norme di cui all'Art. 127 nel corso delle quali devono essere ispezionate come stabilito nelle norme stesse.

Art. 127
Requisiti delle apparecchiature di sollevamento ed esecuzione delle visite ad esse

1. I requisiti e le verifiche relative alla portata massima ammissibile di ciascuna apparecchiatura di sollevamento, i carichi di prova ai quali devono essere assoggettati sia gli elementi costituenti le sistemazioni sia le sistemazioni complete, i controlli di fabbricazione, la frequenza delle ricotture quando prescritte e le modalità di esecuzione delle ispezioni e delle visite complete sono stabiliti dai regolamenti dell'ente tecnico.

2. L'ente tecnico è incaricato della esecuzione delle verifiche, prove, ispezioni e visite complete, di cui al precedente comma.

Art. 128
Registro delle sistemazioni di carico e scarico ed altri mezzi di sollevamento

1. Le prove, ispezioni, verifiche e visite saranno annotate, a cura dell'ente tecnico, su apposito "Registro delle sistemazioni del carico e scarico di bordo" il cui modello, rispondente alle convenzioni ed accordi internazionali in materia di protezione dei lavoratori contro gli infortuni, deve conformarsi alle istruzioni del Ministero.

2. La tenuta del registro è obbligatoria per tutte le navi abilitate a navigazioni internazionali e nazionali, con le seguenti eccezioni:

a) navi da pesca destinate alla pesca oceanica o a quella d'altura, limitatamente ai mezzi di sollevamento di portata non superiore a due tonnellate;

b) navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate, limitatamente ai mezzi di sollevamento di portata non superiore a una tonnellata;

c) navi di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate limitatamente ai mezzi di sollevamento di portata non superiore a 0,5 tonnellate;

d) galleggianti, per mezzi di sollevamento di portata non superiore a 5 tonnellate.

Art. 129
Certificati

1. A seguito delle prove e visite di cui agli articoli precedenti sono compilati i seguenti certificati:

a) certificato di prova e verifica dei verricelli, picchi di carico e relativi accessori prima della loro entrata in esercizio;

b) certificato di prova e verifica di gru e apparecchi di sollevamento in genere e loro accessori prima della loro entrata in esercizio;

c) certificato di prova e verifica degli accessori smontabili prima della loro entrata in esercizio;

d) certificato di verifica e prova di cavi metallici prima della loro entrata in esercizio;

e) certificato di trattamento termico periodico di catene, anelli, ganci, grilli e torchietti;

f) certificato di visita completa annuale degli accessori per i quali non è richiesto il trattamento termico periodico.

2. I certificati di cui al precedente comma 1 devono essere allegati al registro di cui all'Art. 128 e quelli destinati alle navi e galleggianti abilitati a navigazione internazionale devono essere compilati, unitamente al registro stesso, in lingua italiana ed in lingua inglese. I modelli dei suddetti certificati devono essere rispondenti alle convenzioni ed accordi internazionali in materia di protezione dei lavoratori contro gli infortuni ed essere approvati dal Ministero.

3. I certificati delle navi e galleggianti per i quali a norma del precedente Art. 128, comma 2, non è obbligatoria la tenuta del registro, devono essere conformi ai modelli dell'ente tecnico.

Art. 130
Ascensori per persone

1. Le caratteristiche tecniche degli ascensori per persone di navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento ed i tempi e le modalità di visita degli ascensori per persone di tutte le navi devono corrispondere ai regolamenti dell'ente tecnico.

Titolo VI
Dotazioni e sistemazioni nautiche; dotazioni varie

Capitolo I
Dotazioni e sistemazioni nautiche

Art. 131
Radar

1. Le navi di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate costruite a decorrere dal 1° settembre 1984 e le navi di stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate costruite anteriormente alla suddetta data devono essere dotate di un impianto radar il cui indicatore deve essere sistemato sul ponte di comando, dove devono esservi dei mezzi di tracciamento per l'estrapolazione grafica dei dati rilevati (plotting).

Sulle navi di stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate, costruite a decorrere dal 1° settembre 1984, i mezzi di tracciamento devono essere efficaci almeno quanto un tracciatore a riflessione.

2. Le navi di stazza lorda uguale o superiore a 10000 tonnellate devono essere munite di due impianti radar idonei a funzionare indipendentemente l'uno dall'altro.

3. a) Un apparecchio automatico di ausilio alla estrapolazione grafica dei dati radar ("ARPA") deve essere sistemato a bordo di:

(i) ogni nave cisterna di stazza lorda uguale o superiore a 10000 tonnellate, costruita a decorrere dal 1° settembre 1984;

(ii) ogni nave cisterna di stazza lorda uguale o superiore a 10000 tonnellate costruita anteriormente al 1° settembre 1984;

(iii) ogni nave non cisterna di stazza lorda uguale o superiore a 15000 tonnellate costruita anteriormente al 1° settembre 1984.

b) Gli apparecchi automatici di ausilio alla estrapolazione grafica dei dati radar ("ARPA") sistemati a bordo anteriormente al 1° settembre 1984 le cui prestazioni non rispondano pienamente ai requisiti richiesti dalle norme dell'ente tecnico, possono, a giudizio del Ministero, essere mantenuti a bordo fino al 1° gennaio 1991.

c) Il Ministero, sentito l'ente tecnico, può esentare dall'applicazione delle prescrizioni dei paragrafi a) e b) precedenti le navi per cui la sistemazione dell'apparecchio di plottaggio automatico dei dati radar è considerata non ragionevole o non necessaria e le navi che saranno messe in disarmo entro i due anni successivi alla pertinente data dalla quale decorre l'obbligo di sistemazione dell'apparecchiatura.

Art. 132
Girobussola

1. Tutte le navi di stazza lorda maggiore o uguale a 500 tonnellate costruite a decorrere dal 1° settembre 1984 devono essere fornite di una girobussola avente le seguenti caratteristiche:

a) il timoniere di guardia al posto di manovra principale deve poter leggere chiaramente la girobussola madre o una ripetitrice;

b) nelle navi di stazza lorda maggiore o uguale a 1600 tonnellate devono essere sistemate una o più ripetitrici in modo da consentire, per quanto possibile, l'effettuazione di rilevamenti su un arco di orizzonte di 360°.

2. Tutte le navi aventi stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate costruite anteriormente al 1° settembre 1984 che effettuano viaggi internazionali, devono essere fornite di una girobussola conforme alle prescrizioni del comma 1 di questo articolo.

3. La girobussola di cui ai precedenti commi 1 e 2 di questo articolo non è richiesta per navi che effettuano viaggi entro 20 miglia dalla costa.

Art. 133
Ecoscandaglio

1. Tutte le navi di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate la cui chiglia è stata impostata dopo l'8 agosto 1973 devono essere dotate di un ecoscandaglio.

2. Il Ministero può esentare da tale obbligo le navi di cui al precedente comma 1 abilitate a viaggi nazionali, tenuto conto delle dimensioni della nave e della natura dei propri viaggi.

Art. 134
Manutenzione e difetti di funzionamento

1. Gli apparecchi di cui ai precedenti articoli del presente capitolo ed ogni altro strumento di ausilio alla navigazione devono essere sempre tenuti in buono stato di manutenzione ed efficienza.

Un loro cattivo funzionamento tuttavia non deve essere considerato come causa che rende la nave inadatta a navigare o come motivo per fermare la nave in porti ove non siano prontamente disponibili mezzi per le riparazioni.

2. Ogni apparecchio dovrà essere dotato delle necessarie monografie e parti di rispetto secondo le indicazioni della casa costruttrice.

Art. 135
Uso del pilota automatico

1. Nelle zone con alta densità di traffico, in condizioni di visibilità limitata e in altre situazioni di navigazione pericolose in cui viene usato il pilota automatico, deve essere possibile ristabilire immediatamente, per il governo della nave, il comando a mano.

2. Nelle circostanze quali quelle sopra indicate deve essere possibile all'ufficiale di guardia avere a disposizione senza ritardi i servizi di un timoniere qualificato che deve essere pronto in ogni momento ad assumere il comando del timone.

3. La commutazione tra il governo automatico e quello manuale e viceversa deve essere effettuata da un ufficiale responsabile o sotto la sua sorveglianza.

Art. 136
Carte, istruzioni e pubblicazioni nautiche

1. Tutte le navi devono essere dotate delle carte nautiche, generali e particolari, degli avvisi ai naviganti e di ogni altra pubblicazione ed istruzione nautica di cui all'Art. 142 che possono essere necessari nel corso del viaggio.

2. Le predette dotazioni devono essere edite da servizi idrografici di Stato e devono essere costituite da copie dell'ultima edizione valida e quelle in uso devono essere tenute costantemente e tempestivamente aggiornate con le modalità da questi previste.

3. La tenuta e l'aggiornamento delle carte ed altre pubblicazioni nautiche deve essere affidata con incarico permanente ad un ufficiale di coperta; la tenuta e l'aggiornamento delle pubblicazioni relative ai radioservizi deve essere affidata all'ufficiale addetto alle radiocomunicazioni.

4. Il comandante, ovvero, su sua richiesta l'armatore cureranno che ci siano a bordo le necessarie pubblicazioni di aggiornamento.

Art. 137
Tabelle bussole

1. Le navi devono essere dotate di bussole magnetiche secondo le seguenti tabelle:

NAVI DA PASSEGGERI

Servizio	Navigazione internazionale lunga	Navigazione internazionale breve	Navigazione nazionale	Navigazione costiera internazionale e nazionale, navigazione nazionale litoranea e navigazione nazionale locale
Normale	SI	SI	SI	SI(a)
di governo principale	SI(b)	SI(b)	SI(b)	SI(a)(c)
di governo ausiliaria	SI(e)(f)	SI(e)(f)	SI(e)(f)	NO

NAVI DA CARICO

Servizio	Navigazione internazionale lunga e breve	Navigazione nazionale	Navigazione costiera internazionale e nazionale, navigazione nazionale litoranea e navigazione nazionale locale
Normale	SI	SI(d)	SI(a)(d)
di governo principale	SI(b)	SI(c)(d)	SI(a)(c)(d)
di governo ausiliaria	SI(e)(f)	SI(e)(f)	NO

NAVI DA PESCA

Servizio	Navigazione oceanica	Navigazione mediterranea
Normale	SI	SI(d)
di governo principale	SI(b)	SI(c)(d)

NOTE:

(a) Sulle piccole navi prive di ponte di comando è sufficiente una sola bussola magnetica con funzione di normale e di governo principale. Sulle navi governate direttamente sulla barra, la bussola può essere portatile.

(b) Può essere omessa se esiste bussola giroscopica e se il timoniere può governare con la bussola normale munita di sistema di lettura a riflessione.

(c) Può essere omessa se il timoniere può governare con la bussola normale munita di sistema di lettura a riflessione.

(d) La bussola normale può essere omessa sulle navi di stazza lorda inferiore alle 200 tonnellate quando esiste una bussola magnetica di rotta avente buon dominio orizzontale (110° per lato, partendo da prora).

(e) Può essere omessa quando non esiste stazione di governo ausiliaria.

(f) Può essere omessa quando esiste una ripetitrice della girobussola.

2. Sulle navi abilitate a navigazione internazionale, lunga o breve, ed a navigazione nazionale, che sono dotate di una sola bussola magnetica, deve essere sistemata una bussola di rispetto completa, ad eccezione della chiesuola, uguale a quella esistente a bordo.

3. Sulle navi dotate di due o più bussole magnetiche almeno una deve essere intercambiabile con la bussola normale.

4. Quando su una nave è ammessa una sola bussola magnetica, questa deve essere considerata come bussola normale, e rispondere per quanto pratico e ragionevole, alle prescrizioni di cui ai commi 5 e 6 del successivo Art. 138, anche se funziona da bussola di rotta.

5. Tutte le bussole magnetiche devono essere munite di un mezzo principale di illuminazione e di un mezzo di rispetto per l'illuminazione di emergenza.

6. Sulle navi abilitate a navigazione internazionale lunga, le chiesuole delle bussole magnetiche devono essere dotate dell'apposito alloggio per la sbarra di flinders.

Art. 138
Bussola magnetica normale

1. La bussola normale deve essere sistemata su ponte scoperto nelle vicinanze della stazione principale di governo e deve avere una visuale dell'orizzonte quanto più possibile ininterrotta al fine di consentire i rilevamenti di oggetti terrestri o di corpi celesti; per settori di orizzonte la cui visuale risultasse sostanzialmente interrotta da sovrastrutture, alberi, gru, carri ponte, ecc. si dovrà provvedere con altri sistemi di rilevamento opportunamente disposti.

2. Sulle navi per le quali, in base alla tabella del precedente Art. 137 è ammesso che la bussola di rotta abbia funzione anche di bussola normale, non è necessario che sia assicurato il rilevamento dei corpi celesti ed è consentita l'interruzione dell'orizzonte fra finestrino e finestrino della stazione di governo ridotta al minimo indispensabile.

Devono essere previsti mezzi che permettano di prendere rilevamenti su un'area di orizzonte il più prossimo possibile a 360°.

3. La bussola normale deve essere sistemata nel piano di simmetria della nave e deve essere facilmente accessibile dalla stazione di governo principale. Fra la bussola normale e la stazione di governo principale deve essere sistemato un efficiente portavoce.

Per piccole navi abilitate a navigazione entro 20 miglia dalla costa, può essere ammesso di sistemare la bussola normale fuori del piano di simmetria della nave. Di ciò si dovrà tenere conto nella compensazione.

4. La bussola normale deve essere sistemata su una piattaforma o, comunque, su strutture aventi rigidezza sufficiente ad evitare vibrazioni ritenute eccessive dall'ente tecnico.

5. La bussola normale deve essere dotata di cerchio azimutale.

6. La bussola normale deve essere sistemata in modo che le parti ferrose costituenti la struttura della nave risultino il più possibile simmetricamente disposte rispetto alla bussola stessa e che le distanze di essa dalle dette parti ferrose e dalle grandi masse ferrose non siano inferiori a quelle stabilite, in rapporto alla lunghezza fuori tutto della nave, dai regolamenti dell'ente tecnico ferme restando le prescrizioni del successivo Art. 140.

Art. 139
Bussole magnetiche di governo

1. Le bussole di governo principale (di rotta) devono, di regola, essere sistemate sul piano di simmetria della nave: sono ammesse deroghe di lieve entità per quelle bussole di rotta che non esplicano la funzione di bussola normale. Esse devono essere sistemate in posizione tale che il timoniere possa agevolmente leggere la rotta, con o senza lente di ingrandimento.

2. La sovrastruttura entro cui è sistemata la bussola di rotta deve essere di materiale amagnetico nella zona circostante la bussola stessa. E' ammesso l'impiego di materiale ferroso a condizione che le strutture, sia dal ponte di sostegno della sovrastruttura sia di quest'ultima, siano disposte per quanto possibile simmetricamente rispetto alla bussola e ad una distanza da essa non inferiore al 65 per cento di quella prescritta per la bussola normale; tale distanza non deve essere comunque inferiore ad un metro.

3. Le parti mobili dell'apparecchio di governo costruite con materiale ferroso devono essere disposte in modo da non influenzare la bussola di rotta.

4. Le bussole magnetiche che sono situate presso stazioni di governo ausiliarie devono essere sistemate ad una distanza da parti ed oggetti di ferro non inferiore al 50 per cento di quella prescritta per la bussola normale; tale distanza non deve essere comunque inferiore ad un metro.

Art. 140
Precauzioni e prescrizioni per le apparecchiature in materiale ferroso e per le apparecchiature e linee elettriche nei riguardi delle bussole magnetiche

1. Le apparecchiature di materiale ferroso, le apparecchiature elettriche ed i cavi conduttori di corrente continua devono essere sistemati ad opportuna distanza dalle bussole magnetiche, in modo da non provocare in esse deviazioni.

2. Per ciascuna apparecchiatura deve essere determinata la distanza minima dalla bussola normale (distanza di protezione) alla quale può essere installata l'apparecchiatura stessa. Nel caso di grandi apparecchiature è ammesso che le grandi masse ferrose, la cui sostituzione comporterebbe un lavoro considerevole, siano considerate come parte integrante dello scafo e che, pertanto, la determinazione della distanza di protezione sia limitata alle sole parti facilmente smontabili.

3. La distanza di protezione è stabilita dal costruttore ed è debitamente riportata in modo indelebile sull'apparecchiatura.

4. Gli elementi dei quali non si conosce la distanza di protezione non possono essere installati a distanza inferiore a 7 metri dalla bussola normale, salvo per le navi di lunghezza fuori tutto inferiore a 60 metri, per le quali tale distanza può essere ridotta a 5 metri.

5. Le distanze di protezione possono essere ridotte, per la bussola di rotta, al 75 per cento dei valori determinati nei riguardi della bussola normale, ed al 50 per cento dei valori stessi, per le bussole di governo secondarie.

6. Gli elementi dei quali non si conosce la distanza di protezione devono distare non meno di 5 metri dalla bussola di rotta e 3,50 metri dalle bussole di governo ausiliarie.

7. Il complesso di cavi elettrici conduttori di corrente continua, esclusi i solenoidi usati per la compensazione, installati a meno di 5 metri dalle bussole magnetiche, deve essere sistemato in modo non induttivo. Le gaffe di sostegno delle condutture elettriche ed i rivestimenti di queste, nelle vicinanze della bussole magnetiche, devono essere di materiale non ferroso.

8. Le navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate, abilitate a navigazione non superiore alla costiera, possono essere esentate dalle prescrizioni inerenti apparecchiature magnetiche ed elettriche e linee elettriche, se tali apparecchiature e linee, pur essendo attivate, non influenzano in maniera anomala il funzionamento delle bussole magnetiche posizionate a bordo.

Art. 141
Sistemazione e collaudi delle bussole magnetiche; compensazione e verifiche periodiche delle stesse

1. Per le navi a scafo metallico la posizione e la sistemazione delle bussole magnetiche devono essere approvate dall'ente tecnico sulla base di disegni sottopostigli in fase di costruzione della nave.

2. Le bussole magnetiche non devono essere sistemate a meno di 2 metri una dall'altra, salvo per navi lunghe fuori tutto meno di 60 metri, per le quali tale distanza può essere ridotta a 1,80 metri.

3. Le bussole magnetiche di dotazione, che devono essere di tipo corrispondente alle norme in vigore, devono essere collaudate dall'ente tecnico prima della loro messa in opera, essere quindi ispezionate a bordo almeno ogni due anni e verificate almeno ogni quattro anni.

4. Prima dell'entrata in esercizio della nave deve essere effettuata la compensazione completa delle bussole magnetiche.

5. La compensazione delle bussole magnetiche deve essere ricontrollata e se del caso ripetuta ogni anno per le navi di stazza lorda superiore a 500 tonnellate e ogni due anni per le rimanenti navi, con la determinazione della curva delle deviazioni residue. Tali controlli dovranno comunque essere ripetuti nei seguenti casi:

a) dopo una notevole trasformazione che abbia alterato la massa magnetica della nave;

b) dopo importanti lavori in cui sia stato fatto uso di saldatura elettrica;

c) quando la nave sia stata colpita dal fulmine;

d) quando alle bussole normali o di rotta vengano comunque rilevate deviazioni anormali;

e) dopo modifiche alla rete ed alle apparecchiature elettriche e radioelettriche;

f) dopo un periodo di disarmo superiore a tre mesi.

6. La compensazione delle bussole magnetiche di bordo deve essere effettuata da persone particolarmente competenti, autorizzate dall'autorità marittima. A compensazione avvenuta, devono essere rilasciate le tabelle delle deviazioni residue, tabelle che, dopo essere state controfirmate dall'autorità marittima, devono essere esposte in punto ben visibile sul ponte di comando.

7. Il Ministero può concedere esenzioni dall'osservanza delle disposizioni del presente articolo.

Art. 142
Strumenti, dotazioni di rotta e pubblicazioni

1. Le navi abilitate a viaggi internazionali lunghi e viaggi internazionali brevi devono essere dotate di:

a) un cronometro;

b) un orologio di confronto (mostra o cronografo);

c) due orologi da parete: uno nella stazione di governo principale e uno nel locale macchine;

d) un barometro e un barografo;

e) un termometro e uno psicrometro;

f) due binocoli di tipo prismatico;

g) per le navi non munite di girobussola due semicerchi graduati con alidada di rilevamento sistemati sulle ali del ponte di comando, oppure un cerchio, o semicerchio, sistemati sul ponte di comando in posizione centrale, purchè abbia libera la visione almeno nei due quartieri prodieri della nave;

h) uno scandaglio con sagola sufficiente per fondali di 40 metri, debitamente graduata e piombo di peso circa 8 chilogrammi;

i) uno scandaglio con sagola sufficiente per fondali di 100 metri, debitamente graduata e piombo di peso circa 15 chilogrammi;

l) ripetitori dell'angolo di barra e contagiri delle eliche indicanti anche il senso di marcia con quadranti opportunamente illuminati, sistemati sul ponte di comando ed in sala macchine nonchè sulle alette di plancia delle navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento aventi lunghezza 25 metri o più;

m) un solcometro meccanico per navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, nonchè uno elettromeccanico con indicatori sul ponte di comando ed in sala macchine per

navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento;

n) carte, istruzioni e pubblicazioni nautiche di cui al precedente Art. 136, come portolani, effemeridi astronomiche, elenchi dei fari, fanali e segnalamenti marittimi, annuari delle maree, tavole nautiche, radioservizi, pubblicazioni varie di aggiornamento, norme per la tenuta ed aggiornamento delle pubblicazioni nautiche edite dai servizi idrografici di Stato;

o) compasso, parallele e rapportatore: doppia dotazione per tutte le navi abilitate a viaggi internazionali lunghi o brevi;

p) codice dei segnali per tutte le navi abilitate a navigazione oltre 20 miglia dalla costa e per tutte le navi munite di apparato radioelettrico;

q) una serie completa delle bandiere prescritte dal codice dei segnali ed inoltre le bandiere del proprio nominativo internazionale;

r) lampada per segnalazioni diurne con le prescritte lampadine di rispetto;

s) due sestanti;

t) codice della navigazione e relativo regolamento, codice civile, presente regolamento; regolamento per evitare gli abbordi in mare, legge n. 616 del 6 giugno 1962 sulla sicurezza della navigazione, convenzione.

2. Le navi abilitate a navigazione nazionale devono avere le dotazioni di cui al precedente commi 1, con le seguenti varianti:

- se non è imbarcato almeno un diplomato capitano di lungo corso non sono prescritti il sestante, il cronometro, l'orologio di confronto, le effemeridi astronomiche e gli annuari delle maree;

- non è prescritta la dotazione del codice civile;

- è sufficiente la dotazione di:

  a) un binocolo di tipo prismatico;

  b) uno scandaglio con sagola debitamente graduata per fondali di 40 metri.

3. Le navi abilitate a navigazione costiera (internazionale o nazionale) devono avere le seguenti dotazioni:

a) un orologio un barometro, uno scandaglio per piccole profondità, un binocolo;

b) due semicerchi di rilevamento sulle ali del ponte di comando, oppure un cerchio o semicerchio, con buona visibilità nei settori prodieri;

c) carte nautiche, portolani, elenchi dei fari, fanali e segnalamenti marittimi, in relazione ai viaggi da effettuare;

d) compasso, parallele e rapportatore;

e) codice della navigazione e relativo regolamento, regolamento per evitare gli abbordi in mare e codice dei segnali nei casi previsti dal precedente comma 1;

f) le bandiere del proprio nominativo internazionale, per le navi alle quali è stato assegnato.

4. Le navi abilitate a navigazione nazionale litoranea e locale devono avere le seguenti dotazioni:

a) un orologio;

b) uno scandaglio;

c) carte nautiche della zona;

d) bandiere del nominativo, se assegnato;

e) codice dei segnali, nei casi previsti dal precedente comma 1.

Art. 143
Altri strumenti di ausilio alla navigazione

1. Su parere del Comitato centrale della sicurezza della navigazione, il Ministero, di concerto con il Ministero delle Poste e Telecomunicazioni, può disporre l'installazione su particolari tipi di navi di strumenti di ausilio alla navigazione iperbolica e/o satellitare.

Capitolo II
Dotazioni varie

Art. 144
Materiali di servizio e di rispetto delle navi a propulsione meccanica abilitate a navigazione internazionale, lunga o breve, e nazionale

1. Le navi a propulsione meccanica abilitate a navigazione internazio nale, lunga o breve, ed a navigazione nazionale, oltre agli strumenti e dotazioni di cui al precedente Art. 142, devono avere i seguenti materiali di servizio e di rispetto:

A) Materiali di servizio:

a) alberatura secondo i piani della nave; ancore, catene e cavi secondo i regolamenti dell'ente tecnico;

b) fanali e segnali e apparecchi per la segnalazione sonora come prescritto dalle norme per evitare gli abbordi in mare;

c) un altoparlante autonomo portatile e un megafono;

d) proiettore di ricerca e salvataggio convenientemente ubicato per le navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento abilitate a navigazione oltre 20 miglia dalla costa;

e) tele cerate, o equivalenti, per le boccaporte a chiusura non stagna, secondo i regolamenti dell'ente tecnico.

B) Materiali di rispetto:

a) una muta dei fanali di navigazione ed un fanale di fonda;

b) una muta completa delle tele cerate per le boccaporte a chiusura non stagna; parti di rispetto e guarnizioni per boccaporte metalliche, portellerie e chiusure stagne, come prescritto dall'ente tecnico;

c) pezzi di rispetto per la manovra del timone, secondo i regolamenti dell'ente tecnico.

Art. 145
Materiali di servizio e dispensa dai materiali di rispetto per le navi a propulsione meccanica abilitate a navigazione costiera, internazionale o nazionale, litoranea e locale

1. Le navi a propulsione meccanica abilitate a navigazione costiera, internazionale o nazionale e a navigazione litoranea devono essere dotate dei materiali di servizio di cui al precedente Art. 144. Le navi abilitate a navigazione locale devono essere dotate dei materiali di servizio di cui al precedente Art. 144 punti a), b), c), d), e).

2. Per le navi di cui al precedente comma non sono prescritti i materiali di rispetto, salvo che per le navi abilitate a navigazione costiera.

Art. 146
Dotazione degli apparati motori

1. Le dotazioni di servizio e di rispetto della motrice principale, degli ausiliari e dell'impianto elettrico sono quelle stabilite dai regolamenti dell'ente tecnico.

Art. 147
Dotazioni delle navi con caratteristiche nuove

1. Le navi con caratteristiche nuove devono essere fornite delle particolari dotazioni stabilite caso per caso dal Ministero, sentito l'ente tecnico.

Titolo VII
Radiotelegrafia e radiotelefonia

Capitolo I
Prescrizioni

Art. 148
Obbligo della stazione radiotelegrafica ad onde ettometriche

1. Devono essere dotate di una stazione radiotelegrafica ad onde ettometriche rispondente alle prescrizioni dell'Art. 155 e delle norme tecniche:

a) le navi da passeggeri, eccetto quelle di stazza lorda uguale od inferiore a 500 tonnellate abilitate alla navigazione nazionale costiera;

b) le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate;

c) le navi da pesca di stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate;
d) le navi da salvataggio abilitate a navigazione internazionale.

Art. 149
Obbligo della stazione radiotelefonica ad onde ettometriche

1. Devono essere dotate di una stazione radiotelefonica ad onde ettometriche rispondente alle prescrizioni dei successivi articoli e delle norme tecniche:

a) le navi da passeggeri di stazza lorda uguale od inferiore a 500 tonnellate abilitate a navigazione non eccedente la navigazione nazionale costiera se non sono già dotate della stazione radiotelegrafica di cui all'Art. 148;

b) le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate, ma inferiore a 1600 tonnellate, se non sono dotate della stazione radiotelegrafica di cui all'Art. 148;

c) le navi da pesca di stazza lorda uguale o superiore a 30 tonnellate ma inferiore a 1600 tonnellate, se non sono dotate della stazione radiotelegrafica di cui all'Art. 148;

d) tutte le navi da salvataggio, anche se già munite della stazione radiotelegrafica a norma della lettera d) dell'Art. 148;

e) tutte le navi alle quali, ai sensi dell'Art. 154, sia stata concessa esenzione dall'obbligo della stazione radiotelegrafica. In questo caso la stazione radiotelefonica deve essere dotata, oltre che dell'impianto ad onde ettometriche, di un impianto ricetrasmittente ad onde metriche rispondente alle norme tecniche.

Art. 150
Obbligo del ricevitore radiofonico

1. Devono essere dotate di un ricevitore radiofonico rispondente alle prescrizioni delle norme tecniche, a meno che siano già dotate di una stazione radiotelegrafica o radiotelefonica ad onda ettometriche o metriche, le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate.

Art. 151
Obbligo della stazione radiotelefonica ad onde metriche

1. Devono essere dotate di una stazione radiotelefonica ad onde metriche di tipo fisso, rispondente alle prescrizioni della Convenzione e delle norme tecniche:

a) le navi da passeggeri di qualsiasi stazza lorda;

b) le navi da salvataggio;

c) le navi alle quali sia stata concessa l'esenzione dall'obbligo della stazione radiotelefonica ad onde ettometriche.

2. Il Ministero, in casi eccezionali, può dispensare dall'obbligo della stazione di cui al presente articolo le navi che trasportano passeggeri in brevi viaggi, in navigazione diurna, entro una fascia non superiore a 500 metri dalla costa.

Art. 152
Obbligo dell'impianto radiotelegrafico ad onde decametriche

1. Devono essere dotate anche di un impianto radiotelegrafico ad onde decametriche, rispondente alle prescrizioni delle norme tecniche, le stazioni radiotelegrafiche delle navi, da passeggeri e da carico, di stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate, se costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, ed a 5000 tonnellate, se costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, e di quelle di qualunque stazza che effettuino viaggi oltre lo stretto di Gibilterra od il Canale di Suez.

Art. 153
Obbligo degli impianti radiogoniometro e di radioguida

1. Devono essere dotate di un impianto radiogoniometro, rispondente alle prescrizioni delle norme tecniche:

a) le navi da passeggeri e da carico, di stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate;

b) le navi da pesca di stazza lorda uguale o superiore a 1600 tonnellate;

c) le navi da salvataggio abilitate a svolgere servizio oltre 50 miglia dalla costa.

2. In casi eccezionali il Ministero può concedere a singole navi l'esenzione dall'obbligo dell'impianto radiogoniometrico, semprechè le navi stesse siano di stazza lorda inferiore a 5000 tonnellate e l'uso di tale apparecchio sia ritenuto non necessario, in relazione al servizio svolto, alle zone in cui si effettua la navigazione ed alle esigenze della sicurezza della navigazione.

3. Le navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento appartenenti alle categorie indicate nelle lettere a), b), c) del punto 1 del presente articolo debbono essere dotate anche di un impianto di radioguida rispondente alle prescrizioni delle norme tecniche per gli impianti radio.

Art. 154
Esenzioni

1. In casi eccezionali, per giustificati motivi, il Ministero può concedere a singole navi, escluse le navi da salvataggio, esenzioni di carattere parziale eventualmente condizionate.

2. Le esenzioni di cui al precedente comma possono essere concesse a navi adibite a viaggi nel corso dei quali la distanza massima dalla costa, la lunghezza dei viaggi stessi, l'assenza di rischi abituali della navigazione e le altre condizioni che riguardano la sicurezza siano tali da rendere non giustificata o non necessaria l'applicazione delle prescrizioni del presente titolo.

Art. 155
Requisiti tecnici

1. Le disposizioni in materia di requisiti tecnici degli impianti e delle attrezzature radioelettriche, previste dalla parte C del Capitolo IV della convenzione si applicano anche alle navi non soggette alla convenzione.

Art. 156
Precauzioni speciali contro gli incendi

1. E' vietato porre nei locali delle stazioni radiotelegrafiche o radiotelefoniche materiali facilmente infiammabili.

2. I locali stessi devono essere dotati di almeno due estintori portatili da incendio, ad eccezione delle navi da passeggeri e da carico di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate e delle navi da pesca di stazza lorda inferiore a 300 tonnellate per le quali è sufficiente la dotazione di

un solo estintore portatile. Tali estintori devono essere di tipo approvato per tale specifico uso dal Ministero ed essere ubicati nelle vicinanze della porta d'ingresso.

3. Sulle navi cisterna e sulle navi comunque destinate al trasporto di merci infiammabili, di merci che emanino gas o vapori tossici, di esplosivi o di merci che possano dar luogo a miscele esplosive, la ventilazione dei locali delle stazioni radiotelegrafiche e radiotelefoniche deve essere particolarmente curata.

4. L'isolamento delle antenne deve essere eseguito con speciale cura. I conduttori più soggetti alle influenze del campo elettromagnetico di trasmissione devono essere esenti da spazi spinterometrici nei quali possono prodursi scintille. In particolare, per le prese di terra e per i padiglioni delle antenne devono essere applicate le prescrizioni delle norme tecniche per gli impianti radio.

5. Tutte le condutture elettriche all'impianto radio sul ponte di coperta e sulle sovrastrutture devono rispondere alle prescrizioni dell'ente tecnico.

6. Per le navi adibite solo temporaneamente al trasporto di sostanze esplosive o di materie infiammabili il Ministero può concedere deroghe caso per caso.

Capitolo II
Servizi d'ascolto

Art. 157
Servizio di ascolto radiotelegrafico

1. Ogni nave che, in conformità all'Art. 148, è dotata di una stazione radiotelegrafica, deve avere a bordo, durante la navigazione, almeno un ufficiale radiotelegrafista. Qualora non sia munita di autoallarme radiotelegrafico deve assicurare durante la navigazione un servizio di ascolto permanente sulla frequenza radiotelegrafica di soccorso 500 kHz a mezzo di un ufficiale radiotelegrafista che usi una cuffia o un altoparlante.

2. Ogni nave da passeggeri che, in conformità all'Art. 148, è dotata di una stazione radiotelegrafica deve assicurare durante la navigazione, se munita di autoallarme radiotelegrafico, un servizio di ascolto sulla frequenza radiotelegrafica di soccorso a mezzo di un ufficiale radiotelegrafista che usi una cuffia od un altoparlante, con le seguenti modalità:

a) 8 ore giornaliere se trasporta o è autorizzata a trasportare non oltre 250 passeggeri in viaggi internazionali;

b) 8 ore giornaliere se trasporta o è autorizzata a trasportare oltre 250 passeggeri in viaggi internazionali di durata, tra due porti consecutivi, inferiore a 16 ore;

c) 8 ore giornaliere se trasporta o è autorizzata a trasportare qualsiasi numero di passeggeri in viaggi nazionali;

d) 16 ore giornaliere se trasporta o è autorizzata a trasportare oltre 250 passeggeri in viaggi internazionali di durata, tra due porti consecutivi, superiore a 16 ore. In questo caso devono essere presenti a bordo almeno due ufficiali radiotelegrafisti.

3. Ogni nave da carico, da pesca e da salvataggio che, in conformità all'Art. 148, è dotata di una stazione radiotelegrafica, se munita di autoallarme radiotelegrafico deve assicurare durante la navigazione un servizio di ascolto sulla frequenza radiotelegrafica di soccorso a mezzo di un ufficiale radiotelegrafista che usi una cuffia o un altoparlante, per un totale di almeno 8 ore al giorno.

4. Ogni nave da carico di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate, ma inferiore a 1600 tonnellate, che, pur non avendone l'obbligo, sia dotata di stazione radiotelegrafica e non anche di stazione radiotelefonica rispondente alle pertinenti norme della convenzione, se munita di autoallarme radiotelegrafico deve assicurare durante la navigazione un servizio di ascolto sulla frequenza radiotelegrafica di soccorso 500 kHz, a mezzo di un ufficiale radiotelegrafista che usi una cuffia o un altoparlante di:

a) 8 ore giornaliere, se abilitata alla navigazione internazionale;
b) 2 ore giornaliere, se abilitata alla navigazione nazionale.

5. Ogni nave da passeggeri che, pur non avendone l'obbligo, sia munita di stazione radiotelegrafica e non anche di stazione radiotelefonica rispondente alle pertinenti norme della convenzione, se dotata di autoallarme radiotelegrafico deve assicurare, durante la navigazione, un servizio di ascolto sulla frequenza radiotelegrafica di soccorso 500 kHz, a mezzo di un ufficiale radiotelegrafista che usi una cuffia o un altoparlante, non inferiore a 2 ore giornaliere.

6. Durante il periodo di servizio di ascolto che, in conformità del presente articolo, deve essere effettuata sulla frequenza radiotelegrafica di soccorso dall'ufficiale radiotelegrafista, quest'ultimo può sospendere tale ascolto per il tempo in cui è occupato nel traffico su altre frequenze o in cui svolge altri doveri inerenti al suo servizio, ma soltanto se non è praticamente possibile proseguire l'ascolto con cuffia a due padiglioni autonomi o con altoparlante. Il servizio di ascolto deve essere sempre assicurato da un ufficiale radiotelegrafista a mezzo di una cuffia o di un altoparlante durante i periodi di silenzio prescritti per il servizio radiotelegrafico dal regolamento per le radiocomunicazioni.

7. Su tutte le navi dotate di un autoallarme radiotelegrafico, detto apparato deve restare in funzione mentre la nave è in navigazione ogni qualvolta non venga effettuato il servizio di ascolto previsto dai commi 2, 3, 4 e 5 del presente articolo e, quando possibile, durante le operazioni radiogoniometriche.

8. Il servizio di ascolto previsto nel presente articolo deve essere mantenuto possibilmente durante i periodi prescritti per il servizio radiotelegrafico dal regolamento delle radiocomunicazioni.

9. Sulle navi che effettuano navigazione nazionale la cui durata è inferiore alle 24 ore, le ore di ascolto radiotelegrafico, ai fini della sicurezza della navigazione, devono essere proporzionate alla durata della navigazione stessa nelle 24 ore e detta proporzione deve essere di 3 a 1, con un minimo di 4 ore di ascolto.

Art. 158
Servizio di ascolto radiotelefonico

1. Ogni nave che, conformemente all'Art. 149, è dotata di una stazione radiotelefonica, deve avere a bordo, per ragioni di sicurezza, almeno un operatore radiotelefonista (che può essere qualsiasi membro dell'equipaggio) titolare di un certificato per la radiotelefonia adeguato al tipo di stazione radiotelefonica della nave.

2. Le navi di cui al comma precedente, tranne le navi da pesca, devono assicurare, durante la navigazione, un servizio di ascolto permanente sulla frequenza internazionale di soccorso per la radiotelefonia 2182 kHz a mezzo di un ricevitore radiotelefonico per tale ascolto, o di un autoallarme radiotelefonico, rispondente alle norme tecniche ubicato in timoneria.

3. Le navi che in conformità agli Artt. 148 e 149 sono dotate di una stazione radiotelegrafica, devono assicurare durante la navigazione un servizio di ascolto permanente sulla frequenza internazionale di soccorso per la radiotelefonia 2182 kHz a mezzo di un ricevitore radiotelefonico per tale ascolto o a mezzo di un autoallarme radiotelefonico, rispondente alle norme tecniche per impianti radio, ubicato in timoneria oppure nella stazione radiotelegrafica della nave, se ascritta alla prima categoria ai fini del servizio di corrispondenza pubblica.

4. Se il servizio di ascolto permamente di cui ai precedenti commi 2 e 3 viene effettuato a mezzo di un autoallarme radiotelefonico, il dispositivo silenziatore di tale apparato deve essere escluso. Tale dispositivo può essere incluso solo nel caso che, a giudizio del comandante, le condizioni sono tali che l'ascolto con il silenziatore escluso potrebbe compromettere la sicurezza della navigazione della nave. In tale caso, per quanto possibile, il dispositivo silenziatore deve essere escluso durante i periodi di ascolto previsti dal regolamento delle radiocomunicazioni per il servizio radiotelefonico.

Art. 159
Servizio di ascolto radiotelefonico
su onde metriche

1. A bordo delle navi munite di una stazione radiotelefonica a onde metriche in conformità all'Art. 151, l'ascolto deve essere assicurato sul

ponte di comando durante i periodi e sui canali di ascolto prescritti dall'Amministrazione delle Poste e Telecomunicazioni.

Capitolo III
Giornali radio e varie

Art. 160
Giornale radiotelegrafico

1. Il giornale radiotelegrafico prescritto dal regolamento delle radiocomunicazioni per le navi dotate di stazione radiotelegrafica deve corrispondere al modello approvato dal Ministero e deve essere conservato nella cabina radiotelegrafica.

2. Ogni ufficiale radiotelegrafista deve annotare nel registro il suo nome, l'ora in cui inizia e cessa il servizio di guardia e tutti gli avvenimenti concernenti il servizio radio verificatisi durante il suo turno di guardia, in particolare quelli che riguardano la sicurezza della vita umana in mare.

3. Nel giornale devono essere riportati inoltre i seguenti dati:

a) le registrazioni prescritte dal regolamento delle radiocomunicazioni;

b) dettagli sulla manutenzione delle batterie (compresa la data di carica);

c) dichiarazione giornaliera che la prescrizione della lettera g), regola 10, capitolo IV della convenzione è stata osservata;

d) dettagli delle prove del trasmettitore di riserva e della sorgente di energia di riserva eseguite conformemente alla lettera u), regola 10, capitolo IV della convenzione;

e) sulle navi munite di autoallarme radiotelegrafico, i dettagli delle prove eseguite conformemente alla lettera c), regola 11, capitolo IV della convenzione;

f) dettagli sulla manutenzione delle batterie (compresa la data di carica) prescritta dalla lettera j), regola 13, capitolo IV della convenzione e dettagli delle prove prescritte dallo stesso comma per quanto riguarda i trasmettitori sistemati sulle imbarcazioni di salvataggio a motore;

g) dettagli sulla manutenzione delle batterie (compresa la data di carico) prescritta dalla lettera i), regola 14, capitolo IV della convenzione e dettagli delle prove prescritte dallo stesso comma per quanto riguarda il trasmettitore dell'apparecchio portatile per natanti di salvataggio.

Art. 161
Giornale radiotelefonico

1. Il giornale radiotelefonico prescritto dal regolamento delle radiocomunicazioni per le navi dotate di stazione radiotelefonica deve corrispondere al modello approvato dal Ministero e deve essere conservato nel locale in cui viene effettuato il servizio di ascolto.

2. Chiunque effettua il servizio di ascolto conformemente all'Art. 158 deve annotare nel giornale il suo nome e i dettagli di tutti gli avvenimenti concernenti il servizio radio verificatisi durante il suo servizio di guardia, in particolare quelli che riguardano la sicurezza della vita umana in mare.

3. Nel giornale devono essere riportati inoltre i seguenti dati:

a) le registrazioni prescritte dal regolamento delle radiocomunicazioni;

b) l'ora in cui ha inizio il servizio di ascolto alla partenza della nave dal porto e l'ora in cui ha termine tale servizio all'arrivo della nave nel porto;

c) l'ora in cui è interrotto il servizio di ascolto e le ragioni di tale interruzione, nonchè l'ora di ripresa del servizio stesso;

d) dettagli sulla manutenzione delle batterie (compresa la data di carica) prescritta dalla lettera l), regola 16, capitolo IV della convenzione;

e) dettagli sulla manutenzione delle batterie (compresa la data di carica) prescritte dalla lettera i), regola 14, capitolo IV della convenzione e dettagli delle prove prescritte dallo stesso comma per quanto riguarda il trasmettitore dell'apparecchio portatile per natanti di salvataggio.

Art. 162
Controllo dei giornali radiotelegrafico e radiotelefonico

1. I giornali radiotelegrafico e radiotelefonico devono essere tenuti a disposizione dei funzionari autorizzati dal Ministero ad eseguire il controllo.

Art. 163
Documenti di cui deve essere dotata la stazione radiotelegrafica

1. La stazione radiotelegrafica, oltre al giornale di cui all'Art. 160, deve essere dotata dei seguenti documenti:

a) la licenza di esercizio corredata dal verbale di collaudo e dai verbali di ispezione;

b) il certificato di ogni operatore;

c) il codice internazionale dei segnali e i relativi allegati;

d) l'elenco alfabetico degli indicativi di chiamata;

e) la nomenclatura delle stazioni costiere;

f) la nomenclatura delle stazioni di navi;

g) la nomenclatura delle stazioni di radiorilevamento e che effettuano servizi speciali;

h) il manuale ad uso dei servizi mobile marittimo e mobile marittimo via satellite, nonchè le disposizioni del presente regolamento riguardanti il servizio delle radiocomunicazioni a bordo delle navi;

i) le tariffe telegrafiche dei Paesi ai quali la stazione trasmette più frequentemente radiotelegrammi;

l) le istruzioni sul servizio dei telegrammi e dei radiotelegrammi,

m) un disegno di massima del profilo longitudinale della nave da cui risultino, in scala o quotate, tutte le antenne di servizio e i cavi metallici componenti l'attrezzatura della nave, correnti nelle immediate vicinanze dell'antenna principale e con andamento sensibilmente parallelo ad essa;

n) il quaderno contenente i dati delle calibrazioni dei radiogoniometri e dei controlli della loro esattezza e il registro dei rilevamenti radiogoniometrici;

o) le monografie degli apparati radioelettrici in dotazione della stazione;

p) lo schema elettrico dell'impianto radioelettrico di bordo, per le installazioni effettuate dopo il 14 gennaio 1968.

Art. 164
Documenti di cui deve essere dotata la stazione radiotelefonica

1. La stazione radiotelefonica, oltre al giornale di cui all'Art. 161, deve essere dotata dei seguenti documenti:

a) la licenza di esercizio corredata del verbale di collaudo e dei verbali di ispezione;

b) il certificato dell'operatore;

c) il codice internazionale dei segnali e relativi allegati;

d) il manuale ad uso dei servizi mobile marittimo e mobile marittimo via satellite oppure un estratto di esso contenente le informazioni concernenti il servizio radiotelefonico;

e) le monografie degli apparati radioelettrici in dotazione della stazione;

f) lo schema elettrico dell'impianto radioelettrico di bordo, per le installazioni effettuate dopo il 14 gennaio 1968;

g) la nomenclatura delle stazioni costiere oppure un estratto di essa contenente le informazioni relative alle stazioni costiere radiotelefoniche nazionali e quelle estere, necessarie per l'esecuzione del servizio.

Art. 165
Ora di riferimento della stazione radioelettrica

1. L'orologio di servizio della stazione radiotelegrafica e radiotelefonica deve essere regolato sul tempo universale coordinato (U.T.C.).

2. Quando è prescritta l'indicazione di un orario, questa deve essere effettuata sempre secondo l'ora indicata dall'orologio di servizio.

Art. 166
Altri obblighi

1. L'applicazione delle norme relative ai servizi radioelettrici per la sicurezza della navigazione non esonera l'armatore da ogni altro obbligo fissato dall'Amministrazione delle Poste e Telecomunicazioni per le stazioni di bordo, in relazione alla categoria assegnata alla nave, ai fini del servizio della pubblica corrispondenza.

Art. 167
Impianti non obbligatori

1. Nel caso di navi che, pur non avendone l'obbligo, sono dotate di impianti radioelettrici, questi devono rispondere a tutti i requisiti stabiliti dalle norme tecniche. Nel caso di apparati radioelettrici non disciplinati dalle norme tecniche per gli impianti radio, questi devono essere conformi alle prescrizioni stabilite, caso per caso, dal Ministero delle Poste e Telecomunicazioni.

Art. 168
Servizio meteorologico

1. Le navi dotate di impianti radioelettrici devono osservare le norme sul servizio meteorologico determinate dal Ministero di concerto con i Ministeri delle Poste e Telecomunicazioni e della Difesa.

Libro III
Disposizioni speciali per particolari tipi di navi e per galleggianti

Titolo I
Navi cisterna

Art. 169
Cisterne del carico ed altri locali pericolosi

1. La zona delle cisterne del carico deve essere separata dagli altri locali della nave a mezzo di intercapedini o altri adatti spazi, secondo i regolamenti dell'ente tecnico.

2. Idonei mezzi devono essere sistemati per lo sfogo all'esterno della nave dei gas o dei vapori generati dal carico, secondo i regolamenti dell'ente tecnico.

3. I boccaportelli di accesso e le aperture per il lavaggio delle cisterne del carico devono essere muniti di chiusure costituite da portelli stagni aventi le caratteristiche prescritte nei regolamenti dell'ente tecnico.

4. Opportune precauzioni, rispondenti ai regolamenti dell'ente tecnico, devono essere adottate per quei locali o zone della nave in cui possono raccogliersi gas oppure vapori infiammabili o esplosivi o, comunque, pericolosi o nocivi generati dal carico.

5. Inoltre la nave deve essere dotata di un apparecchio rivelatore di miscele esplosive, nonchè di un apparecchio rivelatore di gas tossici.

Art. 170
Impianto elettrico

1. E' vietato, per l'impianto elettrico delle navi cisterna, il sistema principale di distribuzione unipolare, detto del "ritorno per scafo" ed i sistemi di distribuzione con collegamento del neutro a massa. L'ente tecnico può permettere per motivate esigenze la connessione a massa del neutro in reti di forza a corrente alternata con tensione maggiore o eguale a 3000 V purchè ogni possibile corrente risultante non passi direttamente attraverso alcun luogo pericoloso.

Art. 171
Protezione contro gli incendi

1. Alle navi cisterna si applicano le norme del libro II titolo III del presente regolamento. Inoltre, alle navi costruite a decorrere dal 1° gennaio 1980 si applicano le prescrizioni addizionali stabilite nei commi seguenti.

2. Le navi di portata lorda uguale o superiore a 40000 tonnellate devono essere dotate di un impianto di gas inerte per la protezione delle cisterne del carico corrispondente ai regolamenti dell'ente tecnico.

3. Le navi adibite al trasporto di petrolio greggio di portata lorda compresa tra 20000 e 40000 tonnellate devono pure essere dotate dell'impianto a gas inerte di cui al comma 2, salvo i casi in cui le macchine di lavaggio delle cisterne del carico abbiano capacità inferiore a 60 metri cubi/ora e la sistemazione dell'impianto di gas inerte non sia giudicata dall'ente tecnico pratica e ragionevole in relazione alle caratteristiche di progetto della nave.

4. Le navi adibite al trasporto di prodotti raffinati di portata lorda compresa tra 20000 e 40000 tonnellate devono essere dotate dell'impianto di gas inerte di cui al comma 2 solo nel caso abbiano macchinette per il lavaggio delle cisterne del carico di capacità superiore a 60 metri cubi/ora.

5. Le navi cisterna di portata lorda non inferiore a 2000 tonnellate, che non siano dotate di un impianto fisso di estinzione incendio a schiuma per il ponte, devono essere dotate di un impianto di estinzione mobile a schiuma di caratteristiche corrispondenti ai regolamenti dell'ente tecnico per l'estinzione nella zona delle cisterne del carico di incendi determinati da spandimenti di petrolio.

6. I mezzi di estinzione incendio delle navi gasiere e chimichiere devono corrispondere alle norme internazionali recepite nell'ordinamento nazionale e per, quanto ritenuto pratico e ragionevole dall'ente tecnico, ai regolamenti dello stesso relativi alle navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

7. Tutte le navi cisterna, indipendentemente dalla loro portata lorda, dotate di un sistema di lavaggio delle cisterne del carico con il petrolio greggio devono avere un impianto di gas inerte per la protezione delle cisterne del carico corrispondente ai regolamenti dell'ente tecnico.

8. Le disposizioni dei commi da 2 a 7 si applicano anche alle navi cisterna straniere che toccano porti italiani.

Art. 172
Postazioni per elicotteri

1. La robustezza della zona di atterraggio di elicotteri e l'adeguatezza dei mezzi antincendio deve corrispondere alle norme di cui alla lettera h) dell'Art. 10 ed ai regolamenti dell'ente tecnico.

Art. 173
Mezzi di salvataggio

1. I mezzi di salvataggio delle navi cisterna, delle navi chimichiere e delle navi gasiere devono soddisfare alle norme di cui al libro II, titolo IV, capitolo IV per le navi da carico. Le navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento di stazza lorda superiore a 200 tonnellate abilitate a navigazione nazionale litoranea devono tuttavia avere almeno una imbarcazione di salvataggio di capacità sufficiente per tutte le persone imbarcate, ammainabile da un solo lato, e zattere di salvataggio di capacità sufficiente per almeno il 50 per cento delle persone imbarcate, ed essere sistemate in posizione tale da evitare, per quanto possibile, danni provocati da incendi od esplosioni.

2. In aggiunta a quanto sopra:

(i) sulle navi chimichiere e sulle navi gasiere il cui carico sia suscettibile di emettere vapori o gas tossici, costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, le imbarcazioni di salvataggio devono essere dotate di impianto autonomo di alimentazione d'aria secondo i regolamenti dell'ente tecnico;

(ii) sulle navi cisterna, sulle navi chimichiere e sulle navi gasiere che trasportano carichi aventi punto di infiammabilità minore o eguale a 60°C, costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, le imbarcazioni di salvataggio devono essere resistenti al fuoco e rispondenti alle norme della convenzione.

Sulle predette navi abilitate a navigazione costiera o litoranea il Ministero sentito l'ente tecnico, può consentire l'impiego di imbarcazioni di salvataggio resistenti al fuoco non pienamente rispondenti alle norme della convenzione o di imbarcazioni di tipo non resistente al fuoco qualora non ritenga pratica e ragionevole la sistemazione delle imbarcazioni di cui al precedente comma e a condizione che il numero delle persone a bordo sia non superiore a 8.

3. Le navi cisterna costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento di stazza lorda uguale o superiore a 3000 tonnellate devono avere non meno di 4 imbarcazioni di salvataggio, una metà delle quali deve essere sistemata nella parte poppiera e l'altra metà a centro nave, ad eccezione delle navi che non hanno sovrastrutture centrali, sulle quali tutte le imbarcazioni devono essere sistemate nella parte poppiera. Su una nave che non abbia sovrastrutture centrali è consentito che vi sia una sola imbarcazione di salvataggio per ciascun lato della nave a condizione che siano sistemate zattere di salvataggio, oltre a quella di cui all'Art. 113, comma 6, sufficienti per almeno la metà del numero totale delle persone a bordo e che le imbarcazioni:

- non siano di lunghezza superiore a 8,5 metri;

- siano ubicate il più a proravia possibile. Su navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento di lunghezza uguale o superiore ad 80 metri ciascuna imbarcazione deve essere ubicata in modo che la sua estremità poppiera si trovi ad una lunghezza e mezza dell'imbarcazione stessa a proravia dell'elica e che l'estremità poppiera sia a poppavia della zona delle cisterne del carico;

- siano sistemate il più vicino possibile al livello del mare in relazione alla necessità di prontezza di ammaino, compatibilmente con le esigenze di protezione dai colpi di mare.

4. L'alimentazione delle boette luminose dei salvagente anulari che ne sono dotati deve avvenire mediante pile elettriche.

5. Per le navi cisterna di stazza lorda uguale o superiore a 3000 tonnellate costruite anteriormente al 19 novembre 1952 l'autorità marittima può consentire che abbiano le imbarcazioni prescritte per le altre navi da carico.

Titolo II
Navi da passeggeri che trasportano veicoli per merci e il relativo personale

Art. 174
Limitazione del numero delle persone a bordo

1. Le norme del presente articolo si applicano alle navi da passeggeri in navigazione internazionale e a quelle in navigazione nazionale costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, appositamente progettate per il trasporto di veicoli per merci e del personale accompagnante gli stessi, nel caso in cui il numero totale delle persone a bordo di età superiore ad un anno, che non facciano parte dell'equipaggio nè siano imbarcate per l'esigenze della nave, sia superiore a 12.

2. Su tali navi, se il numero totale delle persone a bordo citato nel precedente comma non eccede il valore di N ottenuto dalla formula $N = 12 + A/25$ (essendo A l'area totale di ponte in metri quadrati degli spazi disponibili per la caricazione dei veicoli per merci, ed essendo non inferiore a 4 metri l'altezza dell'interponte di tali spazi sia nelle posizioni destinate ai veicoli sia in corrispondenza delle entrate a tali spazi), è consentito sistemare porte stagne sulle paratie stagne di divisione tra i locali del carico a qualunque livello.

Tali navi devono però soddisfare alle condizioni seguenti:

a) il numero massimo di passeggeri per le quali esse possono essere autorizzate non deve superare N,

b) nelle verifiche di stabilità in condizioni di avaria di cui all'Art. 57 del presente regolamento la permeabilità degli spazi per il carico da

adibire al trasporto dei veicoli per merci deve ottenersi da un calcolo nel quale i veicoli per merci ed i contenitori sono assunti non stagni e la loro permeabilità è assunta pari a 0,65. In nessun caso la permeabilità degli spazi per il carico di veicoli per merci e di contenitori deve essere presa inferiore a 0,60;

c) le caratteristiche delle suddette porte sulle paratie stagne devono corrispondere alle norme dell'ente tecnico.

3. La limitazione del numero delle persone a bordo si applica anche nel caso in cui le navi di cui ai commi precedenti trasportano autovetture.

Titolo III
Navi adibite al trasporto di autoveicoli

Art. 175
Locali per il trasporto di autoveicoli

1. Sulle navi oggetto del presente titolo, la compartimentazione tagliafuoco, le sistemazioni fisse contro gli incendi, le dotazioni ed i mezzi mobili antincendio, la ventilazione, gli impianti e le apparecchiature elettriche, i mezzi di comunicazione ed i mezzi di sfuggita dei locali adibiti al trasporto di autoveicoli, compresi i locali da carico roll-on roll-off come definiti nella convenzione devono essere conformi alle pertinenti norme della convenzione stessa, per le navi ad essa soggette, del presente regolamento e dei regolamenti dell'ente tecnico.

2. Un impianto automatico di segnalazione incendio, avente le caratteristiche stabilite nei regolamenti dell'ente tecnico, deve essere sistemato anche nei locali di categoria speciale, come definiti nella convenzione, di tutte le navi da passeggeri costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

Il suddetto impianto deve essere sistemato anche nei locali di categoria speciale delle navi da passeggeri costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento, per i quali non sia previsto un servizio di guardia continuo durante il viaggio.

3. Nei locali di categoria speciale, nei locali autorimessa e negli interponti adibiti al trasporto di autoveicoli con combustibile nei serbatoi per la loro propulsione su navi costruite anteriormente alla data di entrata in vigore del presente regolamento deve essere accertata l'efficienza dell'impianto automatico di segnalazione incendi che protegge i suddetti locali, mediante prova pratica di funzionamento da eseguirsi secondo modalità a giudizio dell'ente tecnico. Qualora sia necessario, a seguito di tale prova, l'impianto deve essere modificato oppure integrato da un impianto avvisatore a fumo, entro il termine di tempo stabilito dall'autorità marittima, sentito l'ente tecnico.

4. Le disposizioni del comma 1 del presente articolo si applicano anche alle navi da passeggeri straniere che toccano i porti italiani.

Art. 176
Attestazione di idoneità

1. L'idoneità di tutte le navi di bandiera italiana e di quelle di bandiera straniera costruite anteriormente al 1° settembre 1984 ad effettuare il trasporto di autoveicoli con il serbatoio contenente combustibile per il motore deve essere attestata dall'ente tecnico.

2. Per le navi di bandiera straniera costruite anteriormente al 1° settembre 1984 l'idoneità al suddetto trasporto può essere certificata da apposita dichiarazione di conformità alle pertinente regole degli emendamenti 1981 alla SOLAS 74 rilasciata dall'Amministrazione di bandiera.

Titolo IV
Rimorchiatori e navi da salvataggio

Art. 177
Protezione contro gli incendi e mezzi di salvataggio

1. I rimorchiatori e le navi di salvataggio devono avere protezione contro gli incendi secondo le prescrizioni dell'Art. 87 del presente regolamento.

2. I mezzi di salvataggio dei rimorchiatori devono rispondere, in generale, alle pertinenti prescrizioni per la navi da carico.

Art. 178
Caratteristiche dello scafo e dell'apparato motore

1. Lo scafo e l'apparato motore dei rimorchiatori e delle navi oggetto del presente titolo devono soddisfare alle seguenti prescrizioni:

- avere ponte completo e mezzo cassero o cassero prodiero o almeno una forte insellatura a prora; tale condizione vale anche nel caso di rimorchiatori o navi di salvataggio non soggette ad assegnazione di bordo libero quando abilitate a navigazione più estesa di quella locale;
- avere stabilità adeguata e ampia superficie di deriva.

2. L'idoneità delle suddette caratteristiche in relazione al servizio sarà stabilita in conformità ai regolamenti dell'ente tecnico.

Art. 179
Dispositivi di sganciamento

1. I ganci di rimorchio devono essere provvisti di un mezzo di sganciamento rapido, idoneo a funzionare sotto tiro ed azionabile a distanza dalla plancia comando o dalle immediate adiacenze.

2. Quando, in luogo del gancio di rimorchio è sistemato un verricello di rimorchio, deve essere possibile effettuare il rilascio con un mezzo di sicurezza equivalente a quello di cui al precedente comma 1.

Art. 180
Navi usate occasionalmente come rimorchiatori

1. L'autorità marittima, sentito l'ente tecnico, può autorizzare navi diverse dai rimorchiatori ad eseguire operazioni di rimorchio occasionali qualora ne sia accertata la specifica idoneità per il viaggio prestabilito anche in relazione all'unità da rimorchiare.

Art. 181
Navi rimorchiate

1. Per le navi che devono effettuare un viaggio di trasferimento a rimorchio da una località ad un'altra deve essere accertata dall'ente tecnico, in conformità ai propri regolamenti, la specifica idoneità alla navigazione a rimorchio per la destinazione prestabilita.

Titolo V
Navi da pesca

Art. 182
Applicazione

1. Le norme del presente titolo si applicano alle navi da pesca non soggette alla normativa di cui all'Art. 23 della legge 6 marzo 1976, n. 51.

Art. 183
Protezione contro gli incendi

1. Le navi da pesca devono avere protezione contro gli incendi secondo le prescrizioni dell'Art. 87 di questo regolamento.

Art. 184
Stabilità

1. Fermo restando quanto stabilito al libro II titolo I, le navi da pesca devono essere sottoposte a prova di stabilità sotto il controllo dell'ente tecnico al fine di accertare i dati di stabilità almeno nelle seguenti condizioni di carico:

a) nave vacante;

b) nave in assetto di pesca senza carico di pesce;

c) nave al rientro dalla campagna di pesca con il pieno di pescato.

2. Per le navi da pesca di lunghezza inferiore a 24 metri può essere concesso che le verifiche di stabilità siano limitate a condizione che siano in ogni caso accertati almeno i dati di stabilità della nave in assetto di carico che, a giudizio dell'ente tecnico, risultino più severi nei riguardi della stabilità.

3. L'armatore deve fornire al comandante della nave adeguate istruzioni riguardanti la stabilità.

4. Le istruzioni di cui al presente articolo devono essere controllate dall'ente tecnico che deve trasmetterne copia al Ministero.

Art. 185
Mezzi di salvataggio

1. Le navi destinate alla pesca oceanica oltre gli Stretti ed alla pesca d'altura del mare Mediterraneo devono avere i seguenti mezzi collettivi di salvataggio:

a) su ciascun lato della nave, imbarcazioni di salvataggio di capacità complessiva sufficiente per accogliere la metà del numero totale delle persone a bordo. Ogni imbarcazione deve avere lunghezza non inferiore a 4,90 metri ed essere sospesa ad una coppia di gru;

b) zattere di salvataggio di capacità complessiva sufficiente ad accogliere la metà del numero totale delle persone a bordo.

2. In alternativa a quanto stabilito al comma precedente le navi destinate alla pesca d'altura nel mare Mediterraneo e quelle che esercitano la pesca lungo le coste oceaniche della Spagna, del Portogallo ed occidentali dell'Africa fino al Senegal, ad una distanza non superiore a 40 miglia da porti o ancoraggi sicuri, possono avere:

a) nel caso di navi di stazza lorda uguale o superiore a 200 tonnellate, la sistemazione di una sola imbarcazione di lunghezza non inferiore a 4,90 metri e di capacità sufficiente ad accogliere tutte le persone a bordo, ferme restando le prescrizioni di cui alla lettera b) del precedente comma 1;

b) nel caso di navi di stazza lorda inferiore a 200 tonnellate ed aventi a bordo non più di 12 persone, la sistemazione di una sola im-

barcazione di salvataggio di lunghezza non inferiore a 3,70 metri, sufficiente ad accogliere la metà delle persone imbarcate, e zattere gonfiabili in numero non inferiore a due aventi capacità complessiva sufficiente ad accogliere il 200 per cento delle persone a bordo.

2. In sostituzione dei mezzi di salvataggio prescritti ai commi precedenti di questo articolo le navi da pesca aventi lunghezza inferiore a 85 metri possono avere:

a) per ogni lato della nave una o più zattere di salvataggio di capacità complessiva almeno uguale al numero delle persone imbarcate;

b) zattere di salvataggio aggiuntive qualora le zattere prescritte alla precedente lettera a) non possano essere prontamente spostate da un lato all'altro della nave, in modo che la capacità complessiva delle zattere di salvataggio su ogni lato sia almeno uguale al 150 per cento del numero delle persone imbarcate;

c) un battello di emergenza. Se tale battello è anche imbarcazione di salvataggio, di esso può essere tenuto conto per determinare la capacità complessiva prescritta alla precedente lettera a). In tal caso la capacità complessiva disponibile su ognuno dei due lati della nave deve essere almeno uguale al 150 per cento del numero delle persone imbarcate.

Nell'eventualità che un mezzo di salvataggio si perda o sia reso inservibile, devono comunque essere disponibili per l'impiego, su ognuno dei lati della nave, mezzi collettivi di salvataggio di capacità complessiva almeno uguale al numero totale delle persone imbarcate.

Art. 186
Segnali di soccorso

1. Tutte le navi da pesca devono almeno avere sul ponte di comando o nelle sue immediate vicinanze:

a) 18 razzi a paracadute a luce rossa;

b) 6 segnali a mano a stelle rosse;

c) lampada per segnalazioni diurne di cui all'Art. 75 per le navi di cui allo stesso articolo.

2. Le navi da pesca destinate alla pesca oceanica oltre agli Stretti devono anche avere:

a) 6 razzi a paracadute a luce rossa, se di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate;

b) 6 segnali a mano a stelle rosse se di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate.

Titolo VI

Navi ad uso privato ed altre navi di stazza lorda non superiore a 10 tonnellate a propulsione meccanica e di stazza lorda non superiore a 25 tonnellate a propulsione diversa da quella meccanica

Art. 187
Scafo, apparato motore e impianto elettrico

1. I materiali e le strutture dello scafo, l'apparato motore, i macchinari ausiliari e l'impianto elettrico devono corrispondere ai regolamenti dell'ente tecnico in relazione alla specie di navigazione ed all'impiego cui le navi di cui al presente titolo sono abilitate.

2. Corrimani, parapetti e altri adeguati mezzi di appiglio per le persone devono essere sistemati sul ponte e sulle sovrastrutture esposte alle intemperie.

3. Gli organi di governo e l'armamento marinaresco devono corrispondere ai regolamenti dell'ente tecnico. Deve essere in ogni caso sistemato un mezzo di governo ausiliario indipendente dall'apparecchio di governo principale.

4. Il numero massimo ammissibile di persone a bordo deve essere stabilito oltre che in funzione delle caratteristiche di stabilità anche tenendo conto degli spazi disponibili e dell'entità dei mezzi di salvataggio.

5. I motori delle navi di cui al presente titolo devono essere collaudati dall'ente tecnico ed essere dotati di dispositivo di retromarcia, salvo il caso di motori di potenza massima inferiore a 6 cavalli che, se sprovvisti del citato dispositivo, devono essere muniti di un mezzo sostitutivo giudicato idoneo dall'ente tecnico.

6. Devono essere sistemati a bordo appropriati mezzi o attrezzi di esaurimento secondo le norme dell'ente tecnico.

Art. 188
Protezione contro gli incendi

1. I locali o i vani chiusi entro cui sono sistemati i motori, i depositi di combustibile ed i relativi accessori devono essere sempre accessibili ed ispezicnabili.

2. Gli impianti, le sistemazioni e le dotazioni devono corrispondere alle norme dell'ente tecnico.

3. Le bombole di gas eventualmente utilizzate per la cucina o per altri impianti ausiliari devono essere sistemate all'aperto ovvero in spazi adeguatamente ventilati e, comunque, fuori da locali di alloggio.

4. Gli estintori devono essere ubicati in posizione facilmente e sicuramente accessibile.

Art. 189
Mezzi di salvataggio

1. Mezzi collettivi di salvataggio:

a) le navi di cui al presente titolo eccezionalmente autorizzate a navigazione oltre 20 miglia dalla costa dall'autorità marittima, devono essere fornite di una o più zattere di salvataggio aventi capacità sufficiente nel complesso per tutte le persone a bordo. Possono essere impiegate zattere di salvataggio più leggere e maneggevoli di quelle regolamentari, purchè riconosciute idonee dall'ente tecnico in conformità ai propri regolamenti;

b) le navi di cui al presente titolo abilitate a navigare entro 20 miglia dalla costa devono essere dotate almeno di apparecchi galleggianti sufficienti per tutte le persone a bordo. Nel periodo invernale devono essere sistemate zattere per tutte le persone a bordo. Tale dotazione non è obbligatoria per navi abilitate a navigazione entro 3 miglia dalla costa. L'autorità marittima può consentire l'impiego di apparecchi diversi da quelli regolamentari di efficienza adeguata, sentito l'ente tecnico.

2. Mezzi individuali di salvataggio:

a) tutte le navi di cui al presente titolo devono essere dotate di una cintura di salvataggio per ogni persona a bordo ovvero, se abilitate a navigazione entro 3 miglia dalla costa, di un salvagente anulare per ogni due persone a bordo;

b) le navi di cui alla precedente lettera a) devono essere dotate, ad eccezione delle imbarcazioni e navi che effettuano navigazione entro un miglio dalla costa, dei seguenti salvagente anulari oltre quelli eventualmente prescritti a norma della lettera a) medesima:

1 per navi di lunghezza fuori tutto non superiore a 10 metri;

2, di cui uno con boetta luminosa, per navi di lunghezza fuori tutto da 10 a 20 metri;

4, di cui 2 con boetta luminosa e segnale fumogeno, per navi di lunghezza fuori tutto superiore a 20 metri.

Art. 190
Dotazioni

1. Le dotazioni delle navi di cui al presente titolo, abilitate a navigazione tra 20 e 3 miglia dalla costa sono:

a) una bussola;

b) carte della zona;

c) 3 fuochi a mano a luce rossa;

d) 3 razzi a paracadute a luce rossa;

e) un dispositivo regolamentare per segnalazioni acustiche;

f) un ancorotto efficiente in relazione alle dimensioni della nave, con cavo di lunghezza adeguata e comunque non inferiore a 25 metri;

g) una cassetta contenente materiale di pronto soccorso;

h) un mezzo di governo ausiliario, anche elementare, purchè indipendente dall'apparecchio di governo principale;

i) una pompa di esaurimento;

l) una gaffa;

m) fanali regolamentari;

n) estintori, nel seguente numero:

1 in plancia o posto di guida se l'apparato motore ha potenza massima di esercizio fino a 20 cavalli;

1 in plancia ed 1 in prossimità dell'apparato motore per potenze superiori a 20 fino a 100 cavalli;

3, di cui 1 in plancia e 2 in prossimità dell'apparato motore per potenze superiori a 100 fino a 500 cavalli;

4, di cui 1 in plancia, 1 in prossimità del locale o vano dell'apparato motore e 2 entro tale locale per potenze superiori a 500 cavalli;

1 in ciascuno degli eventuali locali o vani cucina, alloggio e delle installazioni radio elettriche.

2. Le dotazioni delle navi di cui al presente titolo, abilitate a navigazione fino a 3 miglia dalla costa sono:

a) limitatamente alle navigazioni oltre un miglio dalla costa, un mezzo di governo ausiliario quale richiesto dal punto h) del comma 1 (per esempio anche un remo);

b) pompa o attrezzo (sassola) di esaurimento;

c) un ancorotto ed un cavo di lunghezza adeguata e comunque non inferiore a 25 metri;

d) una coppia di remi, o pagaie, dotate anche di gaffa;

e) 3 fuochi a mano a luce rossa e 3 segnali a mano a stelle rosse, per le navi abilitate a navigazione oltre un miglio dalla costa;

f) un dispositivo per segnalazioni acustiche;

g) fanali regolamentari;

h) un estintore.

Art. 191
Installazioni radioelettriche

1. Le navi abilitate a navigazione oltre 6 miglia dalla costa devono essere dotate di un impianto radiotelefonico ad onde metriche rispondente alle norme tecniche per gli impianti radio.

Titolo VII
Aliscafi e aeroscafi

Art. 192
Disposizioni generali

1. Per gli aliscafi e gli aeroscafi la costruzione ed i materiali dello scafo, gli impianti, le sistemazioni e le dotazioni devono corrispondere alle norme stabilite dal Ministero ai sensi dell'Art. 6 del presente regolamento ed ai regolamenti dell'ente tecnico.

Su detti mezzi deve essere previsto un numero di posti a sedere non inferiore al numero di persone che essi sono abilitati a trasportare.

Art. 193
Protezione contro gli incendi

1. Gli aliscafi e gli aeroscafi devono avere adeguata protezione contro gli incendi secondo i regolamenti dell'ente tecnico.

2. Non è consentito l'impiego di combustibili aventi punto di infiammabilità uguale o inferiore a 38°C; l'impiego di combustibili aventi punto di infiammabilità tra 38° e 43°C è però consentito solo quando siano prese adeguate precauzioni contro il rischio di esplosione ed incendi in accordo con i regolamenti dell'ente tecnico.

3. Tutti i locali per passeggeri ed equipaggio devono essere provvisti, a giudizio dell'ente tecnico, di mezzi atti a realizzare una sfuggita rapida e agevole delle persone verso il ponte scoperto, continuamente illuminata da lampade di emergenza alimentate da un generatore indipendente da quello principale a mezzo di un circuito che, nel caso di mancanza di energia nel circuito principale, si chiuda automaticamente.

Art. 194
Mezzi di salvataggio

1. Gli aliscafi e gli aeroscafi devono essere provvisti dei seguenti mezzi collettivi ed individuali di salvataggio:

a) almeno due o più zattere di salvataggio di capacità complessiva sufficiente ad accogliere almeno il 110 per cento del numero totale delle persone imbarcate. Il Ministero, tenuto conto della natura dei viaggi e

del periodo stagionale, può consentire la sostituzione delle zattere con apparecchi galleggianti per non più del 50 per cento del totale stesso in navigazione costiera e per il 100 per cento in navigazione litoranea;

b) cinture di salvataggio per il 105 per cento del numero totale delle persone imbarcate, convenientemente sistemate sotto ciascun sedile;

c) salvagente anulari in ragione del 4 per cento delle persone a bordo, con un minimo di 2, muniti di sagola galleggiante lunga 27,5 metri; metà dei salvagente deve essere munita di boetta luminosa ad accensione automatica ed almeno 2 di essi (o 1 quando i salvagente sono soltanto 2) devono essere provvisti anche di segnale fumogeno.

Art. 195
Dotazioni

1. Gli aliscafi e gli aeroscafi devono essere provvisti delle seguenti dotazioni:

a) un proiettore, di potenza non inferiore a quella richiesta per le imbarcazioni di salvataggio a motore, se sono abilitati alla navigazione in ore notturne;

b) un apparecchio radio portatile per natanti di salvataggio, se sono abilitati a navigazione oltre 20 miglia dalla costa,

c) segnali di soccorso per ponte di comando secondo quanto disposto dal comma 1 dell'Art. 99;

d) un lanciasagole con 4 sagole e 4 proiettili;

e) 2 segnali fumogeni galleggianti capaci di produrre abbondante fumo di colore arancione;

f) un corredo farmaceutico di pronto soccorso;

g) un'ascia da pompiere;

h) una torcia elettrica.

Art. 196
Requisiti e norme speciali per gli aliscafi

1. Gli aliscafi devono soddisfare alle seguenti disposizioni speciale:

a) la galleggiabilità e la stabilità in allagamento, a scafo galleggiante, devono soddisfare alle norme dei regolamenti dell'ente tecnico considerando il ponte scoperto completamente ingombro di persone;

b) deve essere assegnato il bordo libero, riferito alla condizione di scafo galleggiante;

c) devono essere sistemati a bordo mezzi idonei all'esaurimento di qualsiasi compartimento, nell'ipotesi sia di nave diritta sia con moderati sbandamenti.

2. Alla verifica della corrispondenza ai requisiti di cui al comma 1 provvede l'ente tecnico secondo i propri regolamenti.

Titolo VIII
Galleggianti

Art. 197
Disposizioni generali

1. Lo scafo, gli eventuali macchinari e l'impianto elettrico devono corrispondere ai regolamenti dell'ente tecnico in relazione alla specie di navigazione ed al servizio cui il galleggiante è idoneo.

2. Le caratteristiche di stabilità dei galleggianti devono essere adeguate alle loro condizioni di esercizio e devono essere accertate, a giudizio dell'ente tecnico, con prova di stabilità.

3. Ai galleggianti non soggetti all'assegnazione del bordo libero si applicano le disposizioni di cui agli Art. 67 e 69 tenuto conto della specie di navigazione e del servizio cui essi sono abilitati.

4. I mezzi di sollevamento, quando sistemati a bordo dei galleggianti, devono soddisfare alle prescrizioni del libro II, titolo V.

5. L'idoneità al rimorchio dei galleggianti è accertata dall'ente tecnico secondo i propri regolamenti.

Art. 198
Protezione contro gli incendi

1. La protezione contro gli incendi deve essere commisurata ai pericoli d'incendio derivanti dalle sistemazioni di bordo e dal servizio cui il galleggiante è destinato e al numero delle persone imbarcate.

2. I mezzi di prevenzione, individuazione ed estinzione degli incendi devono essere adeguati ai regolamenti dell'ente tecnico, salvo che per i galleggianti di cui al comma 5 dell'Art. 199 per i quali provvede il Ministero.

Art. 199
Mezzi di salvataggio

1. Ai galleggianti, su cui sia imbarcato un equipaggio, che operano o navigano a distanza superiore alle 20 miglia dalla costa, si applicano a giudizio dell'autorità marittima, avuto riguardo al numero delle persone imbarcate, le stesse norme previste dal presente regolamento per le navi

da carico, in relazione alla navigazione (internazionale o nazionale) cui sono abilitati.

2. I galleggianti, su cui sia imbarcato un equipaggio, che operano o navigano a distanza non superiore alle 20 miglia dalla costa, devono essere provvisti di mezzi collettivi di salvataggio aventi capacità sufficiente per tutte le persone a bordo, secondo quanto stabilito dall'autorità marittima in relazione alle condizioni di impiego.

3. Tutti i galleggianti devono essere provvisti di una cintura di salvataggio per ogni persona a bordo e di almeno un salvagente anulare munito di boetta luminosa e di segnale fumogeno.

4. Per i galleggianti che operano nell'ambito portuale o nelle immediate vicinanze l'autorità marittima può consentire che le cinture di salvataggio siano sostituite da salvagente anulari in ragione di uno ogni due persone.

5. Il Ministero, sentito l'ente tecnico, stabilisce i mezzi di salvataggio dei galleggianti di cui al seguente Art. 200 e di quelli impiegati in servizi pericolosi, come lo sfruttamento di giacimenti sottomarini di idrocarburi.

Art. 200
Trasporto di merci pericolose

1. Ai galleggianti adibiti al trasporto di merci pericolose si applicano, a giudizio del Ministero, sentito l'ente tecnico, le disposizioni relative alle navi munite della stessa abilitazione.

Libro IV
Organizzazione dei servizi di sicurezza e norme sulla sicurezza della navigazione

Capitolo I
Disposizioni generali

Art. 201
Composizione e forza minima dell'equipaggio

1. Fermo il disposto dell'Art. 164 del codice della navigazione, nell'attuazione degli Art. 317 dello stesso codice e 426 del relativo regolamento di esecuzione (navigazione marittima) deve essere tenuta presente l'esigenza che l'equipaggio della nave sia numericamente sufficiente e qualitativamente idoneo ad assolvere i servizi di bordo secondo le prescrizioni contenute nel presente libro.

Art. 202
Preparazione dell'equipaggio

1. Il comandante, il direttore di macchina e gli ufficiali di coperta e di macchina devono conoscere la compartimentazione della nave, l'ubicazione ed i mezzi di manovra delle porte e portelli stagni, la potenza dei mezzi di esaurimento e la loro possibilità ed efficacia d'azione nei diversi locali, gli effetti dell'allagamento nei diversi locali sulla stabilità e galleggiabilità della nave, nonchè le condizioni di stabilità e le necessità di zavorramento anche nelle più sfavorevoli condizioni di esercizio e di avaria.

2. Ogni componente dell'equipaggio deve conoscere il posto ed i compiti che gli sono stati assegnati in base al ruolo di appello di cui al successivo Art. 203. Ogni ufficiale od equiparato deve conoscere i compiti assegnati alle persone destinate alle proprie dipendenze ed accertarsi delle loro capacità di assolverli.

3. Gli ufficiali ed i sottufficiali di macchina devono conoscere e sapere praticamente manovrare le porte stagne e le valvole o i rubinetti relativi ai mezzi di esaurimento; devono altresì conoscere i mezzi e le manovre da fare per il travaso dei liquidi ai fini del bilanciamento della nave e devono saper mettere in funzione i gruppi di emergenza.

4. Fermo restando che i servizi di sicurezza dipendono direttamente dal comandante, sulle navi, sia da passeggeri sia da carico, aventi più di un primo ufficiale di coperta, uno di essi deve essere preposto a tali servizi, assumendo la denominazione di ufficiale alla sicurezza, con le seguenti mansioni: organizzazione generale dei servizi di sicurezza per i vari casi di emergenza; addestramento del personale ed esecuzione delle esercitazioni per gli stessi singoli casi; controllo dello stato di efficienza dei mezzi di salvataggio collettivi, con relativi mezzi di

ammainata e dotazioni, nonchè individuali, di bordo; verifiche delle condizioni di stabilità ed assetto longitudinale della nave; vigilanza sulle portellerie, ai fini della rigorosa osservanza delle disposizioni del comandante per la loro chiusura; controllo dell'efficienza e della buona manutenzione del materiale antincendio. Detto ufficiale è preposto alla squadra dei vigili del fuoco ed a quella di pronto intervento di cui all'Art. 254, se esistono.

5. Sulle navi aventi un solo primo ufficiale di coperta, le su elencate mansioni sono ad esso affidate, con facoltà per il comandante di designare altro ufficiale di coperta a capo della squadra vigili del fuoco, se questa esiste, con le attribuzioni del presente libro previste per l'ufficiale preposto alla detta squadra.

6. In ogni guardia, il personale di macchina deve essere sufficientemente istruito per poter dare immediato corso al funzionamento dei mezzi di esaurimento e delle pompe d'incendio di cui dispone la nave.

7. Piani particolareggiati ed aggiornati di tutti i mezzi di esaurimento e antincendio, con relativa prevalenza e portata, e con le relative tubolature, valvole ed accessori, disegnati su fondo bianco in grande scala e tinteggiati, devono essere tenuti a bordo in punti tali da permetterne la facile consultazione agli ufficiali e sottufficiali di macchina.

8. All'inizio del viaggio, il personale di camera, sotto la direzione degli ufficiali commissari o del primo ufficiale, deve assicurarsi che tutti i passeggeri al cui servizio è destinato conoscano l'ubicazione delle proprie cinture di salvataggio, il modo di indossarle, il rispettivo punto di riunione e come raggiungerlo nel modo più celere, i segnali di allarme.

Art. 203
Ruolo di appello

1. Su ogni nave deve essere redatto, prima della partenza, a cura del comandante e su modello approvato dal Ministero, il ruolo di appello, per stabilire le consegne di ogni persona dell'equipaggio nei casi di emergenza, particolarmente per l'incendio a bordo e l'abbandono della nave. Copie del ruolo di appello devono essere affisse nei punti più frequentati della nave ed in particolare sul ponte di comando, nel locale apparato motore e nei locali dell'equipaggio.

Il ruolo d'appello deve essere aggiornato a cura del comandante in dipendenza di qualsiasi modifica della composizione dell'equipaggio.

2. Sul ruolo di appello devono essere indicati, per ogni persona dell'equipaggio, il punto da raggiungere, il posto da occupare e le consegne da eseguire per:

a) la chiusura delle porte stagne, la manovra dei dispositivi per il bilanciamento e per la chiusura delle valvole, degli ombrinali, degli scarichi fuoribordo, dei portellini di murata, degli osteriggi, dei portelli ed altre simili aperture della nave, delle porte tagliafuoco e delle

serrande della ventilazione, l'arresto della ventilazione meccanica, l'intercettazione dell'energia elettrica;

b) la preparazione in generale dei mezzi di salvataggio;

c) l'armamento delle imbarcazioni di salvataggio, comprese le sistemazioni radioelettriche e gli apparecchi radio portatili, ove esistano;

d) l'imbarco delle persone sulle imbarcazioni di salvataggio e l'ammaino di queste;

e) l'armamento e la messa in mare delle zattere e degli apparecchi galleggianti, l'imbarco delle persone sulle zattere di salvataggio;

f) l'estinzione degli incendi;

g) l'uso dei mezzi di comunicazione.

3. Sulle navi che trasportano passeggeri, il ruolo d'appello deve indicare, inoltre, i punti di riunione dei passeggeri nei casi di emergenza e deve stabilire le consegne di ciascun componente del personale del servizio di camera con speciale riguardo ai seguenti adempimenti:

a) avvisare i passeggeri;

b) curare che i passeggeri siano convenientemente vestiti e che indossino in modo appropriato le cinture di salvataggio, assicurandosi che nessuno sia rimasto nelle cabine od altri locali di alloggio;

c) tenere l'ordine nei passaggi e nelle scale e, in generale, regolare il movimento dei passeggeri;

d) radunare i passeggeri ai punti di riunione;

e) disciplinare l'imbarco dei passeggeri sui mezzi di salvataggio;

f) curare che una conveniente provvista di coperte sia collocata nelle imbarcazioni;

g) impiegare la squadra di pronto intervento.

4. Nel ruolo d'appello debbono essere specificati, oltre ai segnali per i casi di allarme previsti dall'Art. 247, i particolari segnali per richiamare l'equipaggio ai propri posti per le imbarcazioni e per le zattere e per i casi d'incendio. Tutti questi segnali devono essere azionati dal ponte di comando.

5. Il ruolo di appello deve specificare i nominativi degli ufficiali e dei loro sostituti incaricati di assicurare che i mezzi di salvataggio ed i mezzi antincendio siano mantenuti in buone condizioni e pronti per l'impiego immediato.

Art. 204
Libretto o scheda personale

1. Prima della partenza della nave, il comando di bordo deve munire ogni componente dell'equipaggio di un libretto o scheda personale che contenga oltre alle generalità:

a) la qualifica relativa allo specifico servizio assegnatogli a bordo;

b) le destinazioni nei casi di emergenza e le relative consegne da seguire.

2. Tutti i componenti l'equipaggio devono conoscere il contenuto del proprio libretto o scheda personale.

Art. 205
Imbarcazioni e zattere di salvataggio delle navi da passeggeri

1. Come capo lancia di ogni imbarcazione di salvataggio deve essere designato un ufficiale di coperta o un marittimo abilitato; deve essere altresì designato un sostituto capo lancia.

2. Il capo lancia deve avere l'elenco dell'equipaggio dell'imbarcazione e deve assicurarsi che ciascun membro di esso conosca e sappia eseguire i compiti assegnatigli. Tale elenco deve essere fornito anche al sostituto capo lancia.

3. Il comando dell'imbarcazione spetta al capo lancia o, in caso di suo impedimento, al sostituto capo lancia, anche se prendano posto nell'imbarcazione persone estranee al personale di coperta, di grado superiore a quello del capo lancia.

4. Il comandante ed il comandante in seconda o, in mancanza di questo, il primo ufficiale, non devono mai essere designati quali capo lancia; essi assumono il comando dell'imbarcazione nella quale eventualmente prendono posto.

5. Quando nell'imbarcazione prendono posto ufficiali di coperta, questi assumono il comando dell'imbarcazione se hanno grado superiore a quello del capo lancia.

6. Quando su una imbarcazione non vi sono nè ufficiali di coperta nè il capo lancia o il suo sostituto, nè marittimi abilitati, il comando dell'imbarcazione stessa spetta alle altre persone dell'equipaggio della nave, secondo l'ordine gerarchico di cui all'Art. 321 del codice della navigazione.

7. Ad ogni imbarcazione provvista di motore deve essere assegnata una persona capace di condurre il motore stesso.

8. Ad ogni imbarcazione dotata di apparecchio radiotelegrafico deve essere assegnato un operatore qualificato.

9. Qualora l'imbarcazione sia dotata di proiettore, il capo lancia ed il suo sostituto devono essere capaci di adoperarlo.

10. Il punto di imbarco per ogni imbarcazione deve essere chiaramente indicato.

11. Ad ogni zattera di salvataggio deve essere assegnato un ufficiale di coperta o un marittimo abilitato. Il Ministero, tuttavia, tenuto conto della natura del viaggio, del numero delle persone a bordo e delle caratteristiche della nave, può consentire che siano posti a capo delle zattere di salvataggio marittimi pratici, a giudizio del comando di bordo, della manovra e del funzionamento delle stesse.

Inoltre, per le navi abilitate alle navigazioni costiera, litoranea e locale, il Ministero può consentire che sia assegnato un marittimo abilitato o un marittimo pratico per ogni due zattere.

12. Su ogni nave dotata di zattere di salvataggio gonfiabili, il comando di bordo deve avere a sua disposizione, per l'istruzione degli ufficiali e dell'equipaggio, due copie di un manuale esplicativo, edito dalla casa costruttrice delle zattere, sul funzionamento delle zattere stesse e di ogni singolo accessorio, nonchè due copie delle "Istruzioni per la sopravvivenza". Tali istruzioni devono essere contenute in un opuscolo e fornire istruzioni semplici ed accurate sull'uso della zattera e sulla sopravvivenza in essa; devono essere redatte in lingua italiana ed inglese.

13. Su ogni nave dotata di zattere gonfiabili devono essere esposte in posizioni ben visibili, in prossimità degli alloggi equipaggio ed in numero adeguato alla consistenza di questo, ma in nessun caso inferiore a due, tavole illustranti la manovra di lancio e di ammainata delle zattere stesse, nonchè i particolari relativi all'imbarco delle persone e le precauzioni che devono essere prese.

14. Il manuale, le istruzioni e le tavole devono rispondere ai regolamenti dell'ente tecnico.

15. La parte delle istruzioni che riguarda i viveri, l'acqua e le note mediche deve essere approvata dal Ministero.

16. In occasione delle revisioni annuali delle zattere gonfiabili di cui al punto d) del comma 1 dell'Art. 10, salvo giustificata impossibilità, almeno una zattera deve essere fatta funzionare a bordo in presenza della maggior parte possibile dell'equipaggio. Nel caso di zattere per cui sono prescritti gru o altri dispositivi di ammainata, deve essere eseguita tale manovra, eventualmente senza persone a bordo. Non è necessario che la zattera sia fatta galleggiare.

17. Le predette esercitazioni devono essere effettuate sotto la direzione del comando di bordo con il controllo del personale addetto alla revisione delle zattere, che illustrerà il funzionamento delle zattere stesse, di ogni singolo loro accessorio e delle loro dotazioni.

18. In ogni caso, il comando di bordo deve provvedere ad una costante istruzione dell'equipaggio sulla manovra e sull'uso delle zattere gonfiabili.

19. L'autorità marittima, in occasione delle visite per la preparazione professionale degli equipaggi, si accerterà del grado di addestramento di questi sulla manovra e sull'uso delle zattere gonfiabili.

20. Sui mezzi collettivi di salvataggio e sui dispositivi per la loro messa a mare, o nelle immediate adiacenze, devono essere apposte targhe che illustrino la funzione dei comandi e delle operazioni per manovrare il dispositivo di messa a mare con le relative istruzioni.

Le suddette targhe devono essere facilmente visibili anche in condizione di illuminazione di emergenza e redatte usando i simboli raccomandati da organismi internazionali.

Art. 206
Imbarcazioni e zattere di salvataggio delle navi da carico

1. Le prescrizioni di cui ai commi dall'11 al 20 del precedente articolo si applicano anche alle navi da carico.

Art. 207
Imbarcazioni e battelli di emergenza

1. Le imbarcazioni di emergenza che sono anche imbarcazioni di salvataggio, oltre alle normali dotazioni, devono essere fornite di una cintura di salvataggio per ogni persona di armamento e di due salvagente anulari dotati di sagola galleggiante.

2. Quando tali imbarcazioni sono servite da gru abbattibili, di regola devono essere tenute fuori, ma il comando di bordo ha la facoltà di tenerle rientrate in relazione allo stato di mare.

3. Quando le imbarcazioni sono tenute fuori, esse devono essere dotate di lunghe barbette a prora e a poppa, assicurate a bordo a mezzo di ventriere e con le bozze in cavo tolte, in modo che le imbarcazioni stesse possano essere liberate prontamente.

4. Al traversino che unisce le due teste delle gru devono essere guarniti tanti penzoli quanti sono i banchi della lancia, più due.

5. Se una nave è dotata di battello di emergenza in conformità alla convenzione, anche la sistemazione e le dotazioni del battello stesso devono essere conformi alla convenzione.

Art. 208
Manutenzione ed ispezione da parte del personale di bordo

1. I mezzi di salvataggio devono essere mantenuti in condizioni di efficienza mediante adeguata manutenzione in modo da essere pronti all'uso immediato. Le navi costruite a decorrere dalla data di entrata in

vigore del presente regolamento devono essere dotate di manuali di manutenzione preparati dal costruttore allo scopo di facilitare il compito suddetto.

2. I manuali di manutenzione di cui al precedente comma devono essere redatti in modo semplice e chiaro, illustrati quanto più possibile, e devono includere, in relazione al singolo mezzo di salvataggio:

- un elenco delle operazioni di controllo per l'effettuazione delle ispezioni prescritte al successivo comma 5;
- istruzioni per le manutenzioni e le riparazioni;
- programma delle manutenzioni periodiche;
- schema dei punti di lubrificazione e lubrificanti consigliati;
- elenco delle parti che possono essere sostituite;
- elenco dei fornitori dei pezzi di rispetto;
- registro per annotare le ispezioni e le manutenzioni effettuate.

3. Il Ministero può consentire che, in luogo del manuale di cui al comma precedente, vengano forniti alla nave programmi di manutenzione che contengano gli elementi dettagliatamente indicati nello stesso comma.

4. Al fine di effettuare le riparazioni dei mezzi di salvataggio e dei relativi componenti soggetti a rapida usura e che necessitano di periodica sostituzione, devono essere disponibili a bordo i pezzi di rispetto e le dotazioni all'uopo necessari.

5. Le seguenti prove ed ispezioni devono essere eseguite:

a) settimanalmente

(i) i mezzi collettivi di salvataggio, i battelli di emergenza ed i dispositivi per la loro messa a mare devono essere controllati visivamente per assicurarsi che siano pronti all'uso;

(ii) i motori delle imbarcazioni di salvataggio e dei battelli di emergenza devono essere messi in moto, inserendo la marcia avanti e quella indietro, e mantenuti in funzione per almeno 3 minuti complessivamente. Tale prova non deve essere eseguita quando la temperatura ambiente è inferiore a quella minima stabilita per la loro messa in moto;

b) mensilmente

l'ispezione dei mezzi di salvataggio sulla base degli elementi dettagliatamente indicati al precedente comma 2, incluse le dotazioni delle imbarcazioni di salvataggio, per accertare che siano al completo ed in buono stato di conservazione. Il risultato dell'ispezione deve essere annotato sul giornale di bordo.

6. I cavi tiranti in acciaio dei paranchi di ammaino devono essere riposizionati, in modo da invertirne le estremità, almeno ogni 30 mesi ed

essere rinnovati, quando necessario, in relazione al loro deterioramento, e comunque ogni 5 anni.

7. Le riparazioni e le manutenzioni dei battelli di emergenza gonfiabili devono essere effettuate secondo le istruzioni fornite dal costruttore. A bordo della nave possono essere eseguite, in caso di necessità, riparazioni di emergenza; in tal caso le riparazioni definitive devono avere luogo presso una stazione di servizio autorizzata dal costruttore.

Art. 209
Marittimi abilitati per imbarcazioni di salvataggio

1. Tutte le navi devono avere, per ciascuna imbarcazione di salvataggio, almeno due marittimi abilitati. A tal fine per le navi da carico possono essere conteggiati, oltre agli altri ufficiali di coperta, anche il comandante ed il primo ufficiale.

Art. 210
Brevetti di marittimi abilitati

1. L'espressione "marittimo abilitato" designa qualsiasi persona dell'equipaggio che abbia un brevetto di marittimo abilitato per imbarcazioni di salvataggio.

2. Per ottenere tale brevetto il candidato deve dar prova che è stato istruito in tutte le operazioni inerenti alla messa in mare delle imbarcazioni e degli altri mezzi di salvataggio, nonchè all'uso dei remi e dei mezzi di propulsione meccanica, di possedere la conoscenza pratica della manovra delle imbarcazioni e degli altri mezzi di salvataggio ed inoltre di essere capace di comprendere i segnali e di eseguire gli ordini relativi a tutti i mezzi di salvataggio in genere.

3. Le norme relative al rilascio del brevetto di marittimo abilitato per imbarcazioni di salvataggio sono emanate dal Ministero.

Art. 211
Personale per la manovra degli impianti fissi antincendio

1. Alla manovra degli impianti fissi per l'estinzione degli incendi devono essere destinati gruppi fissi particolarmente addestrati e guidati da un ufficiale o, in mancanza, da un sottufficiale di macchina.

2. I gruppi devono essere costituiti da almeno due uomini e la loro composizione deve essere regolata in modo che sia assicurato in ogni caso l'immediato impiego degli impianti suddetti.

Art. 212
Compiti della squadra dei vigili del fuoco

1. La squadra dei vigili del fuoco di cui all'Art. 92 deve possedere particolare conoscenza della compartimentazione tagliafuoco della nave, degli impianti esistenti a bordo per la prevenzione, segnalazione ed estinzione degli incendi, nonchè dell'impianto di ventilazione, ed adempiere ai seguenti compiti:

a) provvedere affinchè tutto il materiale affidatole venga sempre tenuto in efficienza;

b) provare almeno una volta nelle ventiquattro ore l'efficienza dei telefoni, dei portavoce e delle suonerie che interessano il proprio servizio, come pure delle lampade elettriche portatili.

Art. 213
Zone antincendio

1. Sulle navi che devono avere la squadra dei vigili del fuoco deve essere predisposta la seguente organizzazione:

a) tutti i locali interni devono essere raggruppati in zone antincendio limitate da paratie tagliafuoco. Ad ogni zona è assegnato, di preferenza, il personale che abitualmente vi lavora, agli ordini di un capo zona prescelto fra i più capaci e possibilmente di grado più elevato;

b) per ogni zona deve essere stabilito un punto di riunione possibilmente in vicinanza di un telefono interno (se esiste) ed ubicato alla confluenza di scale e passaggi;

c) in ogni zona, al punto di riunione, deve essere affisso un quadro contenente il piano della parte di nave inclusa nella zona stessa, con l'indicazione a mezzo di simboli, della sistemazione di tutta l'apparecchiatura ivi esistente (prese, manichette, estintori, porte tagliafuoco, serrande, ventilatori, ecc.). In foglio a parte di colorazione rossa, da includere nello stesso quadro, deve essere riportato un riassunto delle principali istruzioni ed il numero dei componenti il gruppo destinato a tale zona

Art. 214
Manutenzione ed efficienza dei macchinari, impianti fissi ed attrezzi antincendio

1. La responsabilità della manutenzione e dell'efficienza degli impianti e materiali antincendio attinenti al servizio di macchina, nonchè dei macchinari e degli impianti fissi della nave (pompe da incendio, tubolature, valvole, mezzi per segnalazione incendi, ecc.) compete al direttore di macchina.

2. La responsabilità della manutenzione e dell'efficienza degli attrezzi contro gli incendi, degli estintori portatili, eccetto quelli destinati ai locali macchine, e dei mezzi di comunicazione, propri del servizio antincendio, prescritti dal presente regolamento, compete all'ufficiale preposto ai vigili del fuoco, o, sulle navi non provviste di squadra di vigili del fuoco, all'ufficiale alla sicurezza di cui all'Art. 202.

3. Il controllo sullo stato di manutenzione ed efficienza delle dotazioni e degli impianti fissi antincendio deve essere fatto almeno settimanalmente.

Art. 215
Compiti dell'ufficiale addetto alla squadra dei vigili del fuoco

1. L'ufficiale addetto alla squadra dei vigili del fuoco deve:

a) accertarsi, con frequenti ispezioni e prove, che tutto il materiale destinato alla prevenzione, alla segnalazione e alla estinzione degli incendi, esclusi gli impianti e materiali attinenti ai locali macchine, sia sempre mantenuto in ordine ed in efficienza;

b) verificare che tutti i segnali e le indicazioni riguardanti l'organizzazione antincendio non presentino deficienze;

c) curare l'addestramento dei vigili del fuoco e di tutto il personale all'appropriato impiego del materiale predetto.

2. L'istruzione del personale di macchina per i casi di emergenza, che prevedono l'impiego dello stesso personale nei locali macchina, deve essere curata d'intesa con il direttore di macchina.

Art. 216
Addestramento del personale sulle navi senza stazione antincendio

1. Sulle navi che non hanno l'obbligo della stazione antincendio e quindi della squadra vigili del fuoco spetta all'ufficiale addetto alla sicurezza di curare l'addestramento di tutte le persone dell'equipaggio ai sensi dell'Art. 215 e di esplicare, in quanto applicabili, gli altri compiti dello stesso articolo attribuiti all'ufficiale addetto alla squadra.

Art. 217
Ronda

1. Su tutte le navi da passeggeri deve essere effettuato un servizio di ronda in modo che tutti i locali ove può svilupparsi un incendio, nonchè i locali accessibili al servizio stesso vengano visitati il più frequentemente possibile, in relazione al tipo ed alle dimensioni della nave, ed ogni principio di incendio possa essere prontamente rivelato.

2. Ogni membro della ronda deve essere istruito sulle sistemazioni della nave e sull'ubicazione e funzionamento di tutte le apparecchiature che può essere chiamato ad usare.

3. Deve essere effettuata almeno una ronda dalla mezzanotte alle quattro.

4. Sulle navi che debbono avere la squadra dei vigili del fuoco, questi partecipano alle ronde, che devono essere effettuate almeno due volte durante il giorno ed almeno tre volte durante la notte.

5. Alla fine di ogni ronda, deve essere fatto rapporto all'ufficiale di guardia sul ponte di comando, che ne prende nota nel giornale nautico.

6. I locali di alloggio dei passeggeri devono essere convenientemente vigilati durante la notte da apposito personale di guardia.

Art. 218
Sorveglianza antincendi sulle navi nei porti

1. Durante la sosta delle navi nei porti, gli impianti e i servizi di bordo per la segnalazione e l'estinzione degli incendi devono essere mantenuti in efficienza. Nel caso di lavori di riparazione o di manutenzione agli impianti suddetti, e con nave a secco in bacino, devono essere provveduti adeguati mezzi sostitutivi.

2. Eventuali esenzioni possono essere rilasciate, per motivate ragioni, dal comandante del porto.

3. Sulle navi che hanno l'obbligo della squadra dei vigili del fuoco anche quando non vi siano passeggeri, almeno un terzo dei componenti la squadra deve essere sempre a bordo pronto per ogni evenienza.

4. I doveri e la responsabilità dell'ufficiale preposto alla squadra dei vigili del fuoco in porto sono assunti, in sua assenza, dall'ufficiale di coperta in servizio.

5. Sulle navi che effettuano lavori giornalmente, in caso di sospensione dei lavori stessi, deve essere effettuato un accurato controllo nelle zone interessate dai lavori e nelle zone adiacenti, in ordine a possibili pericoli di incendio.

Art. 219
Precauzioni sull'uso del combustibile liquido

1. Ogni precauzione deve essere presa dal personale di servizio per evitare i pericoli d'incendio durante:

a) le operazioni di imbarco e sbarco del combustibile;
b) l'accensione, la condotta e lo spegnimento delle caldaie;

c) la condotta dei motori principali ed ausiliari;
d) il funzionamento delle cucine a combustibile liquido.

2. Devono essere impediti i gocciolii e le perdite di combustibile, nonchè l'accumularsi di acqua ed olio nelle sentine le quali devono essere prosciugate prima di entrare in porto attenendosi alle vigenti norme per la prevenzione dell'inquinamento delle acque marine da idrocarburi.

Art. 220
Manovra delle porte stagne

1. L'ufficiale di guardia sul ponte e quello di guardia in macchina devono sempre essere avvertiti delle manovre di apertura e chiusura delle porte stagne prima e dopo che sono eseguite e devono ricevere assicurazione che a manovra ultimata il tutto ha ripreso l'assetto prescritto per la navigazione.

2. La chiusura delle porte stagne deve essere controllata da un ufficiale o sottufficiale di macchina.

Art. 221
Boccaporti e boccaportelli delle carbonaie e delle stive di carbone

1. In navigazione, ogni qualvolta lo stato del tempo lo consenta, i boccaporti e i boccaportelli delle carbonaie e delle stive di carbone devono essere mantenuti aperti durante le ore del giorno per agevolare lo sfogo dei gas.

Art. 222
Capacità di manovra e distanze d'arresto

1. Devono essere tenuti in evidenza sul ponte di comando tutti gli elementi relativi alla capacità di manovra ed alle distanze di arresto della nave, in relazione all'immersione ed alla velocità della stéssa.

Art. 223
Posizione della nave

1. Nel corso della navigazione ogni due ore (tempo medio di Greenwich), a mezzo di biglietto scritto e firmato dall'ufficiale di guardia, deve essere comunicata al marconista di servizio la posizione della nave. Per le navi la cui velocità superi le 25 miglia orarie la posizione deve essere comunicata ogni ora.

Art. 224
Lavori a bordo di navi cisterna

1. Per i lavori da eseguire in porto a bordo delle navi cisterna cariche o non degassificate devono essere osservate le prescrizioni stabilite dalla autorità marittima.

Capitolo II
Controlli alla partenza e durante la navigazione

Art. 225
Chiusura delle boccaporte, portellini ed altre aperture

1. Prima della partenza della nave, tutti i portellini di murata e i controportellini che devono rimanere chiusi durante la navigazione devono essere controllati da personale di bordo permanentemente designato a tale incarico, e possibilmente da ufficiali, per accertare che essi siano chiusi in modo stagno e sicuro.

2. La stessa verifica deve essere fatta per la chiusura del portelloni di murata, delle boccaporte, dei barcarizzi, dei portelloni da merci e di ogni altra apertura che deve rimanere chiusa durante la navigazione, in applicazione delle norme del presente regolamento.

3. Il personale incaricato deve darne notizia, a verifica ultimata, al proprio capo servizio, che deve provvedere a sua volta ad informarne il comandante.

4. All'arrivo della nave in porto, le aperture di cui sopra devono essere aperte soltanto da personale autorizzato, il quale deve riferirne al proprio capo servizio. Di tali operazioni deve essere tempestivamente informato l'ufficiale di coperta di servizio.

5. Opportune istruzioni devono essere date dal comando di bordo perchè durante la navigazione i portellini e le altre aperture che devono rimanere chiusi non siano aperti all'insaputa del comandante; personale specificatamente incaricato deve controllare giornalmente, in navigazione, lo stato di chiusura degli stessi.

Art. 226
Controlli delle chiusure stagne

1. Tutti i mezzi di chiusura stagna di passaggi attraverso paratie e ponti stagni devono essere mantenuti in perfetto stato ed ispezionati da un ufficiale di macchina che ne abbia l'incarico permanente, prima di ogni partenza, per accertarne la buona manutenzione e la sicura manovrabilità. Il direttore di macchina deve riferire al comandante sull'esito dell'ispezione.

Art. 227
Precauzioni per prevenire gli incendi

1. Il comando di bordo deve vigilare affinchè:

a) sia osservato il divieto di fumare:
- in coperta, durante l'imbarco dei combustibili liquidi, in prossimità dei punti d'imbarco e degli sfoghi d'aria dei depositi in riempimento;
- nelle stive, durante le operazioni di carico e scarico;
- in prossimità delle pompe per combustibili;
- in tutti i locali nei quali fumare sia pericoloso e nei quali apposite targhe devono segnalare il divieto di fumare;

b) non siano abbandonati o gettati fuori bordo, ancora accesi, fiammiferi e mozziconi di sigari o sigarette, che devono essere, invece, in qualunque modo spenti in appositi portacenere distribuiti per tutta la nave;

c) i liquidi combustibili e le sostanze pericolose in genere non siano conservati in magazzini, depositi, cambuse e armadi personali, ma collocati nell'apposito locale infiammabili;

d) gli apparecchi elettrodomestici, quali stufe, ferri da stiro, bollitori e simili, il cui uso deve sempre essere autorizzato dal comando di bordo, non siano lasciati sotto tensione in assenza di coloro che li adoperano;

e) gli stracci, i rifiuti, gli imballaggi e simili non siano lasciati abbandonati ma tempestivamente rimossi e raccolti in speciali recipienti;

f) l'impianto elettrico non sia arbitrariamente modificato o manomesso;

g) non si faccia uso, per le porte di accesso a qualsiasi locale, di serrature, lucchetti o chiusure personali, a meno che un duplicato della chiave non venga depositato nella custodia di emergenza di bordo;

h) prima della partenza sia effettuato un accurato controllo su tutta la nave nei riguardi di possibili pericoli d'incendio, specialmente se la nave è stata sottoposta a lavori.

Art. 228
Altri controlli

1. I mezzi di esaurimento e di bilanciamento, nonchè le condotte di ventilazione con le relative serrande devono essere controllati con la massima frequenza consentita dal loro numero, con opportuno criterio di rotazione, in modo che gli intervalli fra una verifica e l'altra siano più brevi possibile.

2. Per le navi da passeggeri devono essere inoltre accertati giornalmente gli elementi variabili per la determinazione della stabilità.

3. Per le navi da carico il controllo degli elementi di stabilità deve essere effettuato ogni qualvolta si verifichino notevoli variazioni nelle condizioni del carico.

4. Nessun imbarco, sbarco o travaso di liquidi (acqua, anche di zavorra, o combustibili) può essere effettuato senza l'autorizzazione del comandante.

5. I sondaggi delle sentine, delle intercapedini e dei depositi di liquidi devono essere eseguiti almeno una volta al giorno e annotati su apposito registro.

Art. 229
Mezzi di governo: verifiche e prove

1. Nelle 12 ore precedenti l'inizio della prevista manovra di arrivo o di partenza, la timoneria deve essere verificata e provata dall'equipaggio sotto il controllo di un ufficiale di coperta e di un ufficiale di macchina. La procedura di prova deve includere, ove applicabile, una prova di funzionamento di quanto segue:

a) la macchina di governo principale ed ausiliaria;

b) i sistemi di telecomando della macchina di governo;

c) le apparecchiature di comando in plancia;

d) la fonte di emergenza di alimentazione di potenza;

e) la correttezza delle informazioni fornite dagli indicatori degli angoli di barra;

f) gli allarmi per interruzione dell'alimentazione dell'energia al sistema di comando della macchina di governo;

g) gli allarmi per avarie alle unità di potenza della macchina di governo.

2. Le verifiche e prove devono includere:

a) lo spostamento completo del timone secondo le prestazioni che la macchina di governo deve dare;

b) un esame visivo della macchina di governo e suoi collegamenti meccanici;

c) il funzionamento dei mezzi di comunicazione tra la plancia ed il locale macchina di governo.

3. In plancia e nel locale macchina di governo devono essere permanentemente disponibili semplici manuali di istruzioni operative con diagramma a blocchi che mostrino le procedure di passaggio dall'uno all'altro sistema di telecomando e di unità di potenza.

Art. 230
Controlli e prove di funzionamento prima dell'arrivo e prima della partenza

1. Nelle 12 ore precedenti l'inizio della prevista manovra di arrivo o di partenza dovranno essere eseguite a cura di un ufficiale di coperta, di un ufficiale di macchina, e dell'ufficiale addetto alle radiocomunicazioni, per quanto di loro competenza, le seguenti prove di funzionamento:

a) strumenti nautici;

b) mezzi di radiocomunicazione;

c) telegrafo di macchina, sistemi di comunicazione interna e ordini manovra;

d) sistemi di allarme di emergenza ottici ed acustici;

e) generatore di riserva e generatore di emergenza (ove esiste);

f) parallelo tra i generatori principali;

g) batterie e circuito elettronico di emergenza compresi i dispositivi automatici;

h) prove di avviamento marcia avanti/indietro della motrice principale (o del passo variabile);

i) prova delle luci esterne, dei fanali e mezzi acustici di segnalamento marittimo;

l) prova delle eliche laterali di manovra (ove esistano);

n) prova salpancore e tonneggi.

Art. 231
Navi impiegate in viaggi che prevedono più scali nel medesimo giorno

1. Per le navi impiegate in viaggi che prevedono più scali nel medesimo giorno sarà sufficiente eseguire i controlli di cui agli Art. 229 e 230 almeno una volta nelle 24 ore.

Capitolo III
Esercitazioni e verifiche

Art. 232
Esercitazioni all'uso delle imbarcazioni e delle zattere di salvataggio

1. Su tutte le navi devono essere eseguite esercitazioni generali e particolari finchè l'equipaggio raggiunga un efficiente grado di preparazione tanto nella manovra tecnica delle imbarcazioni e zattere di salvataggio, quanto nella conoscenza dei doveri per tutti i casi di prevedibile emergenza.

2. Ogni esercitazione generale deve essere preceduta dai prescritti segnali previsti dall'Art. 247 del presente regolamento.

3. Ogni imbarcazione di salvataggio deve essere messa a mare armata con l'equipaggio alla stessa assegnato ed essere provata almeno una volta ogni 3 mesi in occasione di una esercitazione di abbandono nave. Il Ministero può consentire, per navi non adibite a viaggi internazionali lunghi, che le imbarcazioni di salvataggio poste su di un lato non siano messe a mare quando l'ormeggio in porto o il tipo di traffico svolto dalla nave non lo consentano. Tali imbarcazioni devono comunque essere ammainate almeno una volta ogni tre mesi e messe a mare almeno una volta all'anno.

4. Quando possibile, i battelli di emergenza, eccetto quelli che sono anche imbarcazioni di salvataggio, devono essere messi a mare armati con l'equipaggio agli stessi assegnato ed essere provati una volta al mese. Tale operazione deve essere, in ogni caso, effettuata almeno una volta ogni tre mesi.

5. Le esercitazioni di messa a mare delle imbarcazioni di salvataggio e dei battelli di emergenza, se effettuate durante la navigazione, devono essere eseguite solo in acque riparate sotto il controllo di un ufficiale responsabile.

6. L'addestramento sull'impiego delle zattere di salvataggio ammainabili mediante gru, su ogni nave che ne sia dotata, deve essere effettuato ad intervalli non maggiori di 4 mesi. Quando possibile, l'addestramento deve comprendere il gonfiamento e l'ammaino di una zattera di salvataggio, che può essere una zattera speciale destinata esclusivamente a tale scopo e non facente parte dei mezzi di salvataggio della nave. In tal caso deve essere apposto in modo evidente un appropriato contrassegno.

7. Ogni membro dell'equipaggio deve essere addestrato sull'impiego dei mezzi di salvataggio al più presto possibile e, comunque, non oltre due settimane dall'imbarco.

Ad ogni membro dell'equipaggio devono essere fornite istruzioni che riguardino almeno:

a) manovra ed impiego delle zattere di salvataggio della nave;

b) problemi relativi all'ipotermia, trattamento di pronto soccorso in casi di ipotermia ed altri metodi appropriati di pronto soccorso;

c) istruzioni speciali per l'impiego dei mezzi di salvataggio in caso di maltempo e di mare agitato.

Nelle esercitazioni deve essere oggetto di speciale cura da parte del comando il controllo della capacità di ogni componente dell'equipaggio di mettere in mare con la massima sollecitudine possibile tutte le imbarcazioni e le zattere di salvataggio, specialmente per quanto riguarda la successione delle relative operazioni.

8. Tutte le navi costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento, nonchè le navi da passeggeri abilitate

a navigazione costiera o più estesa e quelle da carico di stazza lorda maggiore di 200 tonnellate costruite anteriormente a tale data, devono avere in ogni sala da pranzo e di ricreazione dell'equipaggio un manuale per l'addestramento conforme al disposto del successivo comma 9.

9. Il manuale per l'addestramento, deve contenere istruzioni e informazioni, redatte in modo semplice, chiaro e per quanto possibile illustrate, sui mezzi di salvataggio della nave e sui metodi di sopravvivenza.

Il manuale deve fornire indicazioni dettagliate in merito a:

- modo di indossare le cinture di salvataggio e le tute di immersione;
- raduno delle persone ai punti di riunione assegnati;
- imbarco, messa a mare e allontanamento dalla nave dei mezzi collettivi di salvataggio e dei battelli di emergenza;
- messa a mare di un mezzo collettivo di salvataggio operando dall'interno di esso;
- manovra di sgancio del mezzo collettivo di salvataggio dal dispositivo di messa a mare;
- impiego dei dispositivi di protezione nelle zone di messa a mare;
- illuminazione delle zone di messa a mare;
- impiego di tutte le dotazioni di sopravvivenza;
- impiego di tutte le dotazioni per l'individuazione;
- impiego, con l'ausilio di illustrazione, dei mezzi di radiocomunicazione disponibili sui mezzi di salvataggio;
- impiego dell'ancora galleggiante;
- impiego del motore e relativi accessori;
- recupero dei mezzi collettivi di salvataggio e del battello di emergenza, inclusa la loro messa in posizione a bordo ed il rizzaggio;
- pericoli dell'esposizione alle intemperie e necessità di indumenti pesanti;
- utilizzazione ottimale delle possibilità di sopravvivenza fornite dai mezzi collettivi di salvataggio;
- recupero delle persone in acqua, incluso l'impiego delle attrezzature degli elicotteri (braghe, ceste, barelle), delle imbragature e degli apparecchi di sopravvivenza da impiegare a terra, nonchè dell'apparecchio lanciasagole della nave;
- tutte le altre operazioni contenute nel ruolo di appello e nelle istruzioni di emergenza;
- istruzioni per le riparazioni di emergenza dei mezzi di salvataggio.

Le informazioni suddette possono essere fornite in tutto o in parte mediante mezzi audio-visivi in sostituzione del manuale.

10. Le date di effettuazione degli appelli, i dettagli delle esercitazioni di abbandono nave e di quelle antincendio, le esercitazioni sui mezzi di salvataggio e gli addestramenti a bordo, nonchè tutte le visite, ispezioni e controlli effettuate a cura del comando della nave e prescritte dal presente regolamento, devono essere annotati sul giornale di bordo e su apposito "registro delle esercitazioni" da conservare a bordo e vidimato dall'autorità marittima. Se lo svolgimento completo di appelli o esercitazioni o addestramenti non si espleta entro il periodo dovuto, sul giornale di bordo devono esserne indicate le ragioni, insieme all'indicazione delle operazioni di appello, di esercitazione e di istruzione eventualmente effettuate.

Art. 233
Appello per esercitazioni di abbandono nave

1. Sulle navi da passeggeri l'appello dell'equipaggio per le esercitazioni delle imbarcazioni deve avere luogo, se possibile, almeno una volta alla settimana; in ogni caso tale appello deve avere luogo quando la nave lascia l'ultimo porto di partenza per un viaggio internazionale lungo.

2. Per le navi da carico abilitate a navigazione nazionale o più estesa ogni membro dell'equipaggio deve partecipare mensilmente ad almeno una esercitazione di abbandono nave. Le esercitazioni dell'equipaggio devono essere effettuate entro le 24 ore successive la partenza della nave da un porto se più del 25 per cento dell'equipaggio non ha partecipato, nel mese precedente, ad una esercitazione di abbandono nave.

3. Sulle navi da passeggeri abilitate a navigazione internazionale lunga deve essere fatto un appello dei passeggeri per esercitazione di abbandono nave entro 24 ore dalla partenza.

Tale esercitazione deve comprendere:

- la chiamata dei passeggeri e dell'equipaggio ai punti di riunione, mediante l'allarme prescritto e la verifica che essi siano consapevoli dell'ordine di abbandono nave specificato nel ruolo di appello;
- la presentazione delle persone ai punti di riunione e la preparazione per i compiti descritti nel ruolo di appello;
- la verifica che passeggeri ed equipaggio siano vestiti in modo appropriato;
- il controllo che le cinture di salvataggio siano indossate correttamente;
- la preparazione per la messa a mare, la messa in moto ed il funzionamento del motore e l'ammaino di almeno una imbarcazione di salvataggio;
- la manovra delle gru delle zattere di salvataggio ammainabili;
- la prova dell'illuminazione di emergenza dei punti di riunione e di abbandono nave.

Art. 234
Appello per esercitazione antincendio

1. Sulle navi da passeggeri l'appello dell'equipaggio per esercitazione antincendio deve avere luogo, quando possibile, almeno una volta alla settimana; in ogni caso tale esercitazione deve avere luogo quando la nave lascia l'ultimo porto di partenza per un viaggio internazionale lungo.Nel corso della esercitazione le istruzioni interessanti l'equipaggio devono essere chiaramente illustrate, rivolgendo particolare attenzione ai marittimi che abbiano un limitato periodo di navigazione o che siano di recente imbarcati e verificando che ogni persona dell'equipaggio conosca il proprio compito e sappia assolverlo. Ogni membro dell'equipaggio deve dimostrare familiarità con le sistemazioni, le apparecchiature e le attrezzature della nave che può essere chiamato ad usare.

2. Sulle navi da carico l'esercitazione predetta deve avere luogo ad intervalli non superiori ad 1 mese.

3. Se una nave parte da un porto dove sia stato sostituito più del 25 per cento dell'equipaggio, una esercitazione di incendio deve avere luogo entro 24 ore dalla partenza.

4. Sulle navi, sia da passeggeri sia da carico, nel corso delle esercitazioni, deve essere scaricato almeno un estintore portatile, il quale deve essere immediatamente ricaricato o sostituito con altro di riserva. Quando il numero degli estintori di bordo è inferiore rispettivamente a 52 per le navi da passeggeri e a 12 per le altre navi, è sufficiente che ogni estintore portatile sia scaricato una volta ogni 2 anni nel corso delle esercitazioni.

5. Prima della partenza della nave, ed ogni 7 giorni nel caso di viaggi di durata superiore ad una settimana, devono essere provate le manovre a distanza delle valvole di intercettazione di sicurezza (combustibile liquido, ventilazione, impianti fissi antincendio, ecc.).

Art. 235
Esercitazioni per l'"uomo in mare"

1. L'esercitazione per l'emergenza di "uomo in mare" deve essere fatta con frequenza sufficiente affinchè il comando della nave abbia la fondata certezza che, quando se ne presenti il bisogno, il personale destinato ad armare ed ammainare l'imbarcazione si trovi nel più breve tempo al proprio posto. Tale esecitazione comunque deve essere effettuata almeno con frequenza mensile.

2. I passeggeri devono essere preventivamente informati dell'esercitazione.

Art. 236
Manovra delle porte stagne e di altri meccanismi di chiusura

1. Su tutte le navi deve essere effettuata giornalmente la manovra delle porte stagne azionate da energia meccanica e delle porte stagne a

cerniera situate nelle paratie trasversali principali, quando tali porte vengano usate in navigazione.

2. Su tutte le navi si deve procedere settimanalmente ad esercitazione di manovra delle porte stagne a scorrimento azionate a mano e manovra a mano delle porte stagne azionate da energia meccanica, delle valvole e dei meccanismi di chiusura degli ombrinali, degli scarichi delle ceneri e dei rifiuti.

3. Ispezioni settimanali devono essere fatte alle porte stagne ed ai meccanismi ed indici ad esse connessi, a tutte le valvole la cui chiusura è necessaria per rendere stagno un compartimento, nonchè a tutte le valvole il cui funzionamento sia necessario per la manovra di bilanciamento in caso di avaria.

4. Sulle navi che effettuano viaggi di durata superiore ad una settimana una esercitazione completa di tutti meccanismi di cui al precedente comma 3 deve essere fatta prima di lasciare il porto; altre esercitazioni devono essere fatte almeno una volta alla settimana durante la navigazione.

Art. 237
Manovra delle porte tagliafuoco

1. Sulle navi da passeggeri le porte tagliafuoco devono essere manovrate ed ispezionate ogni qualvolta sia effettuata l'esercitazione di incendio. Se tale esercitazione è limitata ad una sola zona della nave, la manovra e l'ispezione possono essere limitate alle porte tagliafuoco della zona stessa. Comunque, tutte le porte tagliafuoco devono essere manovrate ed ispezionate almeno una volta al mese.

Art. 238
Esercitazione sull'uso dell'apparecchio lanciasagole

1. Sulle navi devono essere impartite istruzioni al personale di bordo sull'uso dell'apparecchio lanciasagole. Una prova pratica sull'uso di tale apparecchio deve essere fatta ogni 6 mesi, con il lancio di una sagola.

Art. 239
Verifiche ed esercitazioni per la manovra dei mezzi di governo

1. Ad intervalli non superiori ad 1 mese deve essere eseguita, allo scopo di far acquisire esperienza all'equipaggio con tali procedure, una manovra di emergenza dei mezzi di governo comprendente:

a) una prova di manovra della stazione di governo di poppa (ove esiste);

b) una prova del comando diretto del locale macchine di governo;

c) le procedure di comunicazione con la plancia e, dove applicabile, il funzionamento dell'alimentazione alternativa.

Art. 240
Esercitazioni di segnalazioni ottiche

1. Per le navi abilitate a navigazione non inferiore a "nazionale", a cura di un ufficiale di coperta che ne abbia l'incarico permanente ed in collaborazione con l'ufficiale addetto alle radiocomunicazioni, ogni 15 giorni deve essere eseguita una esercitazione di segnalazione ottica - con la partecipazione degli ufficiali di coperta e dei marinai timonieri - comprendente l'uso della lampada per segnalazioni diurne, l'uso delle bandiere a braccia, delle bandiere alla sagola nonchè del codice internazionale dei segnali.

Art. 241
Prova ricetrasmittente di emergenza per imbarcazioni di salvataggio

1. La prova settimanale del ricetrasmettitore di emergenza di cui agli Artt. 160 e 161 del presente regolamento, allo scopo di far acquisire esperienza all'uso di tale apparecchiatura, deve essere fatta con la partecipazione di tutti gli ufficiali di coperta.

Art. 242
Verifica delle pompe di sentina

1. Su tutte le navi deve essere eseguita, ad intervalli non superiori ad una settimana, una prova delle singole pompe di sentina, di quella di emergenza, se esiste, e delle valvole sistemate sulle tubolature di esaurimento, specie se manovrate a distanza.

Art. 243
Verifica della deviazione delle bussole e della correzione assoluta dei cronometri

1. Nel corso della navigazione, almeno due volte nelle 24 ore deve essere compiuta, sempreché possibile, la verifica della deviazione delle bussole con osservazione di astri o con rilevamenti terrestri. I risultati ottenuti devono essere annotati sull'apposito registro delle deviazioni delle bussole.

2. Nel corso della navigazione, almeno una volta nelle 24 ore, deve essere rilevato, a mezzo degli appositi segnali orari, la correzione assoluta dei cronometri da annotarsi sull'apposito registro.

Art. 244
Verifiche del comando manuale per navi con pilota automatico

1. Il comando manuale deve essere provato dopo un uso prolungato del pilota automatico ed ogni qualvolta la nave si appronti ad entrare in aree ove la navigazione richiede l'uso di precauzioni speciali.

Capitolo IV
Annotazioni sui libri di bordo

Art. 245
Annotazioni sul giornale nautico

1. Sul giornale generale e di contabilità e sugli altri giornali di bordo per la sola parte di competenza, devono essere annotati tutti i controlli, esercitazioni, verifiche ecc. prescritti dal presente regolamento.

2. Quando i controlli, esercitazioni, verifiche ecc. non vengono eseguiti entro i termini prescritti o vengono eseguiti solo parzialmente, devono essere annotate le ragioni della mancata effettuazione o dell'effettuazione ridotta nonchè descritte le operazioni effettuate.

3. Sul giornale generale e di contabilità e sul giornale di macchina devono essere altresì annotati i controlli giornalieri ed occasionali relativi alla determinazione degli elementi di stabilità della nave.

4. Gli ufficiali o il personale incaricato della tenuta in efficienza delle manutenzioni, ispezioni, controlli, verifiche, prove ed esercitazioni da eseguirsi in conformità al presente regolamento, devono, per quanto di loro competenza, redigere apposito verbale ad ogni esecuzione dell'incarico loro affidato.

Art. 246
Giornale del servizio antincendio e inventario dei relativi mezzi

1. Su tutte le navi devono essere tenuti a cura del comando, un giornale antincendio ed un inventario dei mezzi antincendio.

2. Sul primo devono essere registrati:

a) i controlli, le verifiche e le manutenzioni dei mezzi antincendio;

b) le istruzioni e le esercitazioni effettuate;

c) le visite ed i controlli dell'autorità marittima;

d) l'elenco completo dei componenti, effettivi e riserve, della squadra dei vigili del fuoco, se esiste;

e) tutte le altre indicazioni ritenute opportune.

3. Nell'inventario debbono essere elencate tutte le apparecchiature antincendio, fisse e portatili, dell'intera nave.

4. Le pagine del giornale e dell'inventario devono essere numerate e firmate dall'autorità marittima; nella prima pagina devono essere indicate il numero delle pagine e le date del rilascio del documento.

5. Il giornale e l'inventario debbono essere disponibili per il controllo dell'autorità marittima ad ogni approdo.

Capitolo V
Disposizioni per i casi di emergenza

Art. 247
Segnali di allarme

1. Sulle navi devono essere fatti conoscere alle persone imbarcate a mezzo di cartelli stampati con grossi caratteri, i segnali di allarme per i seguenti casi di emergenza:

a) "uomo in mare": uno squillo di sirena oppure un colpo lungo di fischio quando manchi la sirena;

b) "incendio grave a bordo": due squilli lunghi di sirena oppure due colpi lunghi di fischio, quando manchi la sirena; tale segnale deve essere seguito dal suono rapido e continuo, per non meno di 10 secondi delle campane e dei campanelli di allarme di bordo con l'indicazione, a mezzo altoparlante, se esiste, del punto dove si trova il focolaio dell'incendio;

c) "allarme generale di emergenza": una successione di non meno di sette colpi brevi di fischio o squilli brevi di sirena, seguiti da uno lungo, insieme con il suono della suoneria di allarme e degli altri apparecchi sonori eventualmente esistenti nei vari locali.

2. Sulle navi da passeggeri abilitate a navigazione internazionale lunga e sulle navi da carico di lunghezza non inferiore a 50 metri abilitate a navigazione internazionale, è obbligatorio un impianto di segnali di allarme funzionanti elettricamente, azionato dal ponte di comando, esteso a tutta la nave.

Per le navi da passeggeri costruite a decorrere dalla data di entrata in vigore del presente regolamento l'impianto predetto deve essere conforme alle norme della convenzione e deve essere usato per la chiamata dei passeggeri e dell'equipaggio ai punti di riunione e per l'inizio delle operazioni previste nel ruolo di appello. L'impianto deve essere integrato con un impianto di informazione pubblica o con altri idonei mezzi di comunicazione.

3. Il significato di tutti i segnali che interessano i passeggeri, con le precise istruzioni su ciò che essi devono fare in caso di emergenza, deve essere chiaramente indicato, nelle lingue appropriate, in appositi avvisi affissi nelle loro cabine ed in punti ben visibili degli altri locali ad essi destinati.

Art. 248
Ammainata delle imbarcazioni e delle zattere per abbandono nave

1. Udito il segnale di abbandono nave, tutte le persone di armamento delle imbarcazioni e delle zattere di salvataggio devono raggiungere con la massima sollecitudine il loro posto e, senza ulteriore ordine a meno che non ne venga dato altro contrario dal comando, devono ap-

prontare la manovra per la messa in mare della propria imbarcazione o zattera e coadiuvare eventualmente per la messa in mare delle altre che dovessero scendere in mare prima della propria.

2. Prima dell'ammainata, gli uomini dell'armamento devono prendere posto nell'imbarcazione; su ciascuna zattera ammainabile deve prendere posto la persona pratica ad essa assegnata a norma del precedente Art. 205.

3. Salvo che non sia diversamente disposto dal comando di bordo, le persone di equipaggio non destinate ad armare le imbarcazioni e le zattere di salvataggio devono prestare la propria opera per l'ammainata delle imbarcazioni o zattere dei passeggeri prima di recarsi ai propri mezzi di salvataggio.

Art. 249
Salvataggio dei passeggeri e dell'equipaggio

1. Al segnale di abbandono della nave, passeggeri ed equipaggio devono indossare immediatamente e conservare indosso fino ad esplicito ordine in contrario del comandante, le cinture di salvataggio e recarsi ai punti di riunione od alle destinazioni di emergenza rispettivamente stabiliti, seguendo la via indicata con scritte, frecce ed altri segnali.

2. Nessuno può portare con sè nei mezzi di salvataggio bagagli ed oggetti comunque ingombranti, a meno di esplicita autorizzazione del comandante.

3. Ad ogni punto di riunione, gli ufficiali ed il personale hanno il compito di dare ordini e le indicazioni per l'imbarco dei passeggeri sui mezzi di salvataggio, con il seguente criterio di precedenza: ammalati, bambini, vecchi, donne, altri passeggeri.

4. I membri dell'equipaggio che non fanno parte dell'armamento delle imbarcazioni destinate ai passeggeri non devono abbandonare la nave prima dei passeggeri, a meno che non sia dato dal comandante un ordine contrario.

Art. 250
Azione per il caso di emergenza di "uomo in mare"

1. Al segnale di "uomo in mare" tutto il personale avente una destinazione per tale emergenza in base al ruolo di appello deve raggiungere immediatamente il proprio posto, adoperandosi, a seconda dei rispettivi incarichi, per armare ed ammainare con ogni sollecitudine il battello di emergenza o altra imbarcazione indicata dal comandante e per ogni altro adempimento dal detto ruolo stabilito, secondo gli ordini dallo stesso comandante impartiti.

2. Negli avvisi di cui al punto 3 del precedente Art. 247 deve essere indicato che chiunque veda cadere una persona in mare deve lanciare un grido di "uomo in mare a dritta" o "uomo in mare a sinistra"

a seconda del lato dove è caduto, e gettare in mare, immediatamente, il più vicino salvagente o altro oggetto galleggiante; deve anche essere indicato che chiunque oda il grido di "uomo in mare" deve ripeterlo o farlo arrivare al più presto sul ponte di comando.

3. Ammainata l'imbarcazione per recuperare il naufrago, dal ponte di comando della nave possono essere indicati all'imbarcazione i cambiamenti della direzione da seguire con i seguenti segnali:

un fischio breve	: accostare a dritta;
due fischi brevi	: accostare a sinistra;
tre fischi brevi	: governate alla via;
quattro fischi brevi	: ritornate a bordo.

Art. 251
Azione per il caso di incendio

1. Qualunque membro dell'equipaggio che noti qualsiasi fatto capace di determinare incendio (scintillii nei circuiti elettrici, surriscaldamenti di caloriferi ed apparecchi elettrici in genere, ecc.) o che sia sospetto di inizio di incendio (fumo, odore di bruciato, anormali elevazioni della temperatura ambiente, ecc.) deve con ogni mezzo a sua disposizione immediatamente adoperarsi per l'estinzione e provvedere ad avvertire o a far avvertire il comando.

Art. 252
Compiti della squadra dei vigili del fuoco in caso di incendio

1. La squadra dei vigili del fuoco e l'ufficiale ad essa preposto devono accorrere immediatamente, con i propri attrezzi nel luogo dove si è manifestato l'incendio. L'ufficiale suddetto deve dirigere l'azione di spegnimento fino all'intervento del comandante.

Art. 253
Squadra antincendio

1. Quando non è prescritta la squadra dei vigili del fuoco le consegne da osservarsi nel caso di incendio a norma del precedente Art. 203, devono prevedere la formazione di una squadra antincendio al comando di un ufficiale di coperta o sottufficiale.

Art. 254
Squadra di pronto intervento

1. Sulle navi da passeggeri deve esistere una squadra di pronto intervento guidata da un ufficiale o, in mancanza, da un sottufficiale di macchina, composta di idoneo personale ed opportunamente attrezzata, con il compito di intervenire prontamente per effettuare speciali operazioni quali, ad esempio, l'apertura di porte o la rimozione di lamiere allo scopo di liberare persone rimaste bloccate nell'interno dei locali, puntellamenti e blocco di vie d'acqua.

2. L'attrezzatura e le dotazioni della squadra suddetta per l'esecuzione di tali operazioni sono stabilite dal Ministero.

Capitolo VI
Norme sulla sicurezza della navigazione

Art. 255
Informazioni per gli avvisi di pericolo

1. Ferme restando tutte le disposizioni del Cap. V della convenzione, che si applicano a qualsiasi nave, nel trasmettere gli avvisi di pericolo di cui alla regola 3 del capitolo stesso devono essere adottate le indicazioni delle seguenti tabelle rispettivamente per:

forza, denominazione e velocità del vento:

Forza	Denominazione del vento	Velocità del vento		
		in nodi	in km/h	in m/sec.
0	Calma	minore di 1	minore di 1	0 - 0,2
1	Bava di vento	1 - 3	1 - 5	0,3 - 1,5
2	Brezza leggera	4 - 6	6 - 11	1,6 - 3,3
3	Brezza tesa	7 - 10	12 - 19	3,4 - 5,4
4	Vento moderato	11 - 16	20 - 28	5,5 - 7,9
5	Vento teso	17 - 21	29 - 38	8,0 - 10,7
6	Vento fresco	22 - 27	39 - 49	10,8 - 13,8
7	Vento forte	28 - 33	50 - 61	13,9 - 17,1
8	Burrasca	34 - 40	62 - 74	17,2 - 20,7
9	Burrasca forte	41 - 47	75 - 88	20,8 - 24,4
10	Tempesta	48 - 55	89 - 102	24,5 - 28,4
11	Tempesta violenta	56 - 63	103 - 117	28,5 - 32,6
12	Uragano	64 e oltre	118 e oltre	32,7 e oltre

condizioni del mare:

Forza	Termine descrittivo	Altezza media delle onde più alte (in metri)
0	Calmo	0
1	Quasi calmo	0 - 0,10
2	Poco mosso	0,10 - 0,50
3	Mosso	0,50 - 1,25
4	Molto mosso	1,25 - 2,50
5	Agitato	2,50 - 4
6	Molto agitato	4 - 6
7	Grosso	6 - 9
8	Molto grosso	9 - 14
9	Tempestoso	oltre 14

direzione vera di provenienza e caratteristiche del mare lungo:

Cifra	Forza	Descrizione
0	-	Assenza di onde morte
1	1	Onda corta o media e bassa
2	2	Onda lunga e bassa
3	3	Onda corta e moderata
4	4	Onda media e moderata
5	5	Onda lunga e moderata
6	6	Onda corta e alta
7	7	Onda media e alta
8	8	Onda lunga e alta
9	-	Onda confusa (lunghezza, altezza e direzione non determinabili

Specificazioni	Lunghezza delle onde morte	Limiti in metri
	Corta Media Lunga	da 0 a 100 da 100 a 200 più di 200
	Altezza delle onde morte	in metri
	Bassa Moderata Alta	da 0 a 2 da 2 a 4 più di 4

Art. 256
Separazione ed organizzazione del traffico

1. Allo scopo di ridurre il rischio del verificarsi di sinistri tutte le navi sono tenute ad osservare le norme di separazione ed organizzazione del traffico contenute nei decreti emanati dal Ministero.

Visto, *il Ministro della marina mercantile*
FACCHIANO

NOTE

AVVERTENZA:

Il testo delle note qui pubblicato è stato redatto ai sensi dell'art. 10, comma 3, del testo unico approvato con decreto del Presidente della Repubblica 28 dicembre 1985, n. 1092, al solo fine di facilitare la lettura delle disposizioni di legge alle quali è operato il rinvio. Restano invariati il valore e l'efficacia degli atti legislativi qui trascritti.

NOTE AL DECRETO

Note alle premesse:

— L'art. 87, comma quinto, della Costituzione conferisce al Presidente della Repubblica il potere di promulgare le leggi e di emanare i decreti aventi valore di legge ed i regolamenti.

— Gli articoli 7 e 35 della legge n. 616/1962 (Sicurezza della navigazione e della vita umana in mare) sono così formulati:

«Art. 7 (*Requisiti per il rilascio dei certificati di sicurezza o d'idoneità*). — I requisiti tecnici necessari per ottenere il rilascio dei certificati di sicurezza o d'idoneità sono determinati dai regolamenti di esecuzione della presente legge».

«Art. 35 (*Emanazione dei regolamenti di esecuzione*). — Con decreti del Presidente della Repubblica, su proposta del Ministro per la marina mercantile, di concerto con i Ministri competenti, saranno emanati i regolamenti per l'esecuzione della presente legge per determinare:

a) i requisiti ai quali devono rispondere le navi, secondo i loro vari tipo e secondo la specie di navigazione e di traffico cui sono adibite, ai fini della sicurezza della navigazione;

b) i requisiti ai quali devono rispondere le navi per essere abilitate al trasporto delle merci pericolose, nonché le modalità dell'imbarco e dello sbarco delle merci medesime;

c) i requisiti ai quali devono rispondere le navi per essere abilitate al trasporto di passeggeri;

d) le modalità per il trasporto di granaglie e di altri carichi scorrevoli».

— La convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare (SOLAS), firmata a Londra nel 1974, e resa esecutiva in Italia con legge 23 maggio 1980, n. 313, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 190 del 12 luglio 1980, è entrata in vigore l'11 settembre 1980; successivamente è stata rettificata con comunicato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 22 del 23 gennaio 1984. Nella *Gazzetta Ufficiale* - serie generale - n. 296 del 18 dicembre 1991 è stato pubblicato il testo degli emendamenti alla predetta convenzione, adottati dall'assemblea dell'IMO con risoluzione MSC 13(57) dell'11 aprile 1989, che entreranno in vigore, a norma dell'art. VIII (b) (vii) (2) della convenzione, il 1° febbraio 1992.

— Il protocollo è stata reso esecutivo in Italia con legge 4 giugno 1982, n. 438, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 193 del 15 luglio 1982.

— Il testo dell'art. VIII della convenzione internazionale per la salvaguardia della vita umana in mare che prevede l'entrata in vigore degli emendamenti 1981 e 1983 alla medesima convenzione è il seguente:

«Art. VIII (*Modifiche*). — *a)* La presente convenzione può essere modificata da una delle procedure specificate nei seguenti paragrafi.

b) Modifiche in seguito ad esame da parte dell'Organizzazione:

i) qualunque modifica proposta da un Governo contraente viene sottoposta al Segretario generale dell'Organizzazione che la comunica a tutti i Membri dell'Organizzazione e a tutti i Governi contraenti, almeno sei mesi prima che essa venga esaminata;

ii) qualunque modifica proposta e comunicata secondo la precedente procedura, viene sottoposta all'esame del Comitato della sicurezza marittima dell'Organizzazione;

iii) i Governi contraenti degli Stati, membri o non membri dell'Organizzazione, sono autorizzati a partecipare alle deliberazioni del Comitato della sicurezza marittima per l'esame e l'accettazione delle modifiche;

iv) le modifiche vengono adottate alla maggioranza dei due terzi dei Governi contraenti presenti e votanti in seno al Comitato della sicurezza marittima allargato conformemente al comma *iii)* del presente paragrafo (qui di seguito chiamato «Comitato della sicurezza marittima allargato») a condizione che almeno un terzo dei Governi contraenti sia presente al momento della votazione;

v) se le modifiche vengono adottate conformemente al comma *iv)* del presente paragrafo, esse vengono comunicate dal Segretario generale dell'Organizzazione a tutti i Governi contraenti per l'accettazione;

vi) 1) una modifica ad un articolo della convenzione o al capitolo I del suo allegato è considerata adottata quando viene accettata dai due terzi dei Governi contraenti;

2) una modifica all'allegato, fatta eccezione per il capitolo I, viene considerata accettata:

aa) alla scadenza di un periodo di due anni dalla data in cui viene comunicata ai Governi contraenti per l'accettazione;

bb) alla scadenza di qualsiasi altro periodo, che non potrà tuttavia essere inferiore ad un anno, se viene così stabilito al momento della sua accettazione dalla maggioranza dei due terzi dei Governi contraenti presenti e votanti in seno al Comitato della sicurezza marittima allargato.

Tuttavia, se durante il periodo così specificato più di un terzo dei Governi contraenti, o dei Governi contraenti le cui flotte mercantili rappresentano in totale almeno il 50 per cento del tonnellaggio lordo della flotta mondiale delle navi mercantili, notificano al Segretario generale dell'Organizzazione di sollevare una obiezione contro tale modifica, quest'ultima si ritiene non accettata;

vii) 1) una modifica ad un articolo della convenzione o al capitolo I del suo allegato entra in vigore nei confronti dei Governi contraenti che l'hanno accettata sei mesi dopo la data in cui la modifica è stata accettata, ed entra in vigore per ciascun altro Governo contraente che l'accetta dopo tale data sei mesi dopo l'accettazione da parte di detto Governo;

2) una modifica all'allegato, fatta eccezione per il capitolo I, entra in vigore per i Governi contraenti, ad eccezione di quelli che hanno sollevato una obiezione contro detta modifica in conformità al sottocomma *vi)* 2) del presente paragrafo e che non abbiano ritirato tale obiezione, sei mesi dopo la data in cui la modifica è stata accettata. Tuttavia, prima della data fissata per l'entrata in vigore di una modifica, i Governi contraenti potranno notificare al Segretario generale dell'Organizzazione che non daranno effetto alla modifica per un periodo non superiore ad un anno dalla data della sua entrata in vigore, o per un periodo più lungo, se così viene deciso dalla maggioranza dei due terzi dei Governi contraenti presenti e votanti in seno al Comitato della sicurezza marittima allargato al momento dell'adozione della modifica;

c) Modifica con convocazione di una Conferenza:

i) su richiesta di un Governo contraente appoggiata da almeno un terzo dei Governi contraenti, l'Organizzazione convoca una conferenza dei Governi contraenti per esaminare le modifiche alla presente convenzione;

ii) le modifiche adottate da detta conferenza alla maggioranza dei due terzi dei Governi contraenti presenti e votanti vengono comunicate dal Segretario generale dell'Organizzazione a tutti i Governi contraenti per l'accettazione;

iii) a meno che la conferenza non decida altrimenti, la modifica è considerata accettata ed entra in vigore secondo le procedure previste rispettivamente agli alinea *vi)* e *vii)* del paragrafo *b)* del presente articolo, a condizione che i riferimenti al Comitato della sicurezza marittima allargato in questi comma vengano considerati come riferimenti alla conferenza.

d) *i)* un governo contraente che ha accettato una modifica all'allegato che è entrato in vigore non è tenuto ad estendere il beneficio della presente convenzione per quanto riguarda un certificato rilasciato ad una nave battente bandiera di uno Stato il cui Governo abbia, conformemente al sottocomma *vii)* 2) del paragrafo *b)* del presente articolo, sollevato una obiezione e non abbia ritirato detta obiezione, ma soltanto nella misura in cui detto certificato si applica a dei punti previsti dalla modifica in questione;

ii) un Governo contraente che ha accettato una modifica all'allegato che è entrato in vigore deve estendere il beneficio della presente Convenzione per quanto rigaurda un certificato rilasciato ad una nave battente bandiera di uno Stato il cui Governo abbia notificato al Segretario generale dell'Organizzazione, in conformità al sottocomma *vii* 2) del paragrafo *b)* del presente articolo, di non volere dare effetto alla modifica.

e) Salva disposizione espressa contraria, qualsiasi modifica alla presente Convenzione, fatta in applicazione del presente articolo e che si riferisce alla struttura della nave, è applicabile solo alle navi la cui chiglia è stata impostata o che si trovano in equivalente stato di avanzamento al momento dell'entrata in vigore di detta modifica, o dopo tale data.

f) Le dichiarazioni di accettazione o di obiezione relative ad una modifica comunicate in virtù del sottocomma *vii)* 2) del paragrafo *b)* del presente articolo, devono essere comunicate per iscritto al Segretario generale dell'Organizzazione. Quest'ultimo informerà tutti i governi contraenti di detta comunicazione e della data della sua ricezione.

g) Il Segretario generale dell'Organizzazione informerà tutti i Governi contraenti delle modifiche che entreranno in vigore in virtù del presente articolo nonché della data della loro entrata in vigore».

— Il comma 1, lettera *a)*, dell'art. 17 della legge n. 400/1988 (Disciplina dell'attività di Governo e ordinamento della Presidenza del Consiglio dei Ministri) prevede che con decreto del Presidente della Repubblica, previa deliberazione del Consiglio dei Ministri, sentito il parere del Consiglio di Stato che deve pronunziarsi entro novanta giorni dalla richiesta, possano essere emanati regolamenti per disciplinare l'esecuzione delle leggi e dei decreti legislativi. Il comma 4 dello stesso articolo stabilisce che gli anzidetti regolamenti debbano recare la denominazione di «regolamento», siano adottati previo parere del Consiglio di Stato, sottoposti al visto ed alla registrazione della Corte dei conti e pubblicati nella *Gazzetta Ufficiale*.

NOTE AL REGOLAMENTO

Note all'art. 1:

— Si trascrive il testo dell'art. 3, lettera *f)*, della legge n. 616/1962:

«Art. 3 *(Definizioni)*. — Ai fini dell'applicazione della presente legge si dintende:

a)-e) *(omissis)*;

f) *per ente tecnico* l'istituto di classificazione al quale sono devolute dal Ministro per la marina mercantile le attribuzioni previste dall'art. 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340».

— La convenzione internazionale per la prevenzione dell'inquinamento causato da navi (MARPOL) del 1973 è stata resa esecutiva in Italia con legge 29 settembre 1980, n. 662, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 292 del 23 ottobre 1980.

— Il protocollo relativo alla convenzione è stato reso esecutivo in Italia con legge 4 giugno 1982, n. 438, pubblicata nella *Gazzetta Ufficiale* n. 193 del 15 luglio 1982.

— Il testo degli articoli 2 e 3 del D.L.C.P.S. n. 340/1947, recante: «Riordinamento del Registro italiano navale», pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 116 del 23 maggio 1947, e ratificato dalla legge 17 aprile 1956, n. 561, è il seguente:

«Art. 2. — Devono essere classificate da istituti autorizzati a norma del precedente articolo le navi mercantili nazionali:

a) destinate al trasporto di passeggeri in navigazione marittima, eccettuate quelle aventi una stazza lorda uguale o inferiore a 25 tonnellate destinate al trasporto di passeggeri in acque tranquille (porti, canali, estuari, lagune, golfi determinati dal Ministero della marina mercantile);

b) destinate al trasporto di passeggeri in servizio di navigazione interna;

c) destinate a servizi sovvenzionati di navigazione marittima;

d) destinate ad un qualsiasi servizio di linea, anche se non riguardante il trasporto di passeggeri;

e) destinate al servizio di salvataggio e al rimorchio in alto mare, al di là di 6 miglia dalla costa;

f) classificate o che si vogliano classificare presso istituti stranieri;

g) destinate a viaggi oltre lo stretto di Gibilterra o il canale di Suez.

La classificazione è obbligatoria, inoltre, nei sensi previsti dal regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330, contenente, provvedimenti a favore della marina mercantile e successive modificazioni e da altre leggi speciali.

La classificazione è obbligatoria anche per le navi straniere che intendano esercitare in Italia i servizi indicati dalle lettere *a)*, *b)*, *c)*, *d)*, quando non vi siano abilitate in applicazione degli accordi con gli Stati di cui portano la bandiera.

Le navi straniere possono chiedere la classificazione nello Stato anche se siano state classificate all'estero.

La classificazione nello Stato non è obbligatoria per le navi onerarie della marina militare direttamente gestite da essa o date in gestione a compagnie di navigazione.

Art. 3. — L'amministrazione statale può, con decreto del Ministro per la marina mercantile, per le navi e i galleggianti destinati alla navigazione marittima, e del Ministro per i trasporti per le navi ed i galleggianti destinati alla navigazione interna, affidare agli istituti autorizzati a norma dell'art. 1 le operazioni o funzioni attinenti all'accertamento e al controllo delle condizioni di navigabilità, all'assegnazione della linea di massimo carico, alla stazzatura delle navi, alla sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare, alla prevenzione ed estinzione degli incendi a bordo, e, in genere, al controllo tecnico sulle costruzioni navali e all'esercizio della navigazione».

— Il testo del D.M. 10 giugno 1947, recante «Applicazione dell'art. 3 del decreto legislativo 22 gennaio 1947, n. 340, sul riordinamento del Registro italiano navale» è il seguente:

«Per le navi ed i galleggianti destinati alla navigazione marittima, le operazioni o funzioni attinenti all'accertamento ed al controllo delle condizioni di navigabilità, all'assegnazione della linea di massimo carico, alla stazzatura delle navi, alla sicurezza delle navi mercantili e della vita umana in mare, alla prevenzione ed estinzione degli incendi a bordo e, in genere, al controllo tecnico sulle costruzioni navali ed all'esercizio della navigazione, sono affidate al Registro italiano navale.

Restano ferme le attribuzioni devolute al Registro italiano navale dal regio decreto-legge 10 marzo 1938, n. 330 (Provvedimenti a favore dell'industria delle costruzioni navali e dell'armamento), e dal decreto legislativo luogotenenziale 19 ottobre 1945, n. 686 (Provvidenze pel recupero e la rimessa in efficienza delle navi mercantili e galleggianti sinistrati, nonché per le costruzioni delle motonavi a scafo in legno), e successive modificazioni».

— Il testo dell'art. 11 della legge n. 616/1962 è il seguente:

«Art. 11 *(Dichiarazione di "tipo approvato")*. — Nel caso in cui, per determinati apparecchi, dispositivi o materiali, sia richiesta una dichiarazione di "tipo approvato" il Ministero della marina mercantile provvede al rilascio della medesima previ opportuni accertamenti tecnici.

Per la dichiarazione di "tipo approvato" degli apparecchi, dispositivi o materiali che si riferiscono alla difesa contro gli incendi deve essere richiesto anche il parere della Direzione generale dei servizi antincendi del Ministero dell'interno.

Gli apparecchi, i dispositivi ed i materiali di "tipo approvato", all'atto della loro sistemazione a bordo, sono sottoposti a verifica da parte dell'ente tecnico. Gli oggetti ed i materiali di "tipo approvato" devono essere contrassegnati, sotto la responsabilità del fabbricante o del fornitore, con la marca di fabbrica e con l'indicazione "tipo approvato".

Ove gli apparecchi, dispositivi o materiali portanti l'indicazione "tipo approvato" non corrispondano alle caratteristiche del prototipo, il responsabile, salvo il disposto dell'art. 34, è tenuto, in ogni caso, a sostituire gli apparecchi, i dispositivi o i materiali non corrispondenti al "tipo approvato".

I precedenti commi non si applicano agli apparecchi radioelettrici di bordo, per i quali provvede il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni a norma di leggi e regolamenti speciali.

Il Ministero della marina mercantile può autorizzare l'impiego, fino a quando non se ne renda necessaria la sostituzione, degli apparecchi, dispositivi e materiali esistenti a bordo di nave acquistata all'estero dichiarati di "tipo approvato" dall'autorità di uno Stato con il quale esistono particolari accordi internazionali.

Il Ministero della marina mercantile può altresì autorizzare, in via eccezionale, l'impiego a bordo di apparecchi, dispositivi e materiali dichiarati di "tipo approvato" dall'autorità di uno Stato con il quale esistono particolari accordi internazionali, allorché sia stato necessario sostituire, in porti esteri, apparecchi, dispositivi o materiali andati distrutti o danneggiati per cause di forza maggiore sopravvenute nel corso della navigazione.

L'autorizzazione di cui ai due precedenti commi, qualora si riferisca ad apparecchiature radioelettriche, è data dal Ministero della marina mercantile d'intesa con il Ministero delle poste e delle telecomunicazioni».

Nota all'art. 2:

— Il testo dell'art. 1 della legge n. 616/1962 è il seguente:

«Art. 1 *(Applicazione della legge)*. — Le norme della presente legge si applicano alle navi mercantili nazionali adibite alla navigazione marittima ed alle navi mercantili straniere che toccano porti italiani.

Per comprovare l'adempimento delle norme relative alla sicurezza della navigazione il comandante della nave straniera può esibire la documentazione rilasciata dal Governo di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, in conformità degli accordi medesimi.

La documentazione di cui al comma precedente è considerata sufficiente, salvo che l'autorità marittima, nell'esercizio dei suoi poteri di controllo, accerti che le condizioni di sicurezza della nave non corrispondono alle condizioni inserite nei documenti e che la nave non possa intraprendere la navigazione senza pericolo per i passeggeri e per l'equipaggio. In tali casi, l'autorità marittima adotta le misure convenienti per impedire la partenza della nave, dandone immediata comunicazione scritta al console dello Stato al quale appartiene la nave».

Nota all'art. 8:

— Il testo dell'art 12 della legge n. 616/1962 è il seguente:

«Art. 12 *(Equivalenze)*. — Quando è prescritto un determinato impianto, dispositivo o apparecchio, o un tipo dei medesimi, oppure è stabilita una particolare sistemazione, può essere accettato, in sostituzione, qualsiasi altro impianto, dispositivo o apparecchio, o tipo dei medesimi, o qualsiasi altra sistemazione di carattere equivalente.

Il riconoscimento di equivalenza è dato dal Ministero della marina mercantile, previ opportuni accertamenti tecnici, salva, in ogni caso, la competenza del Ministero delle poste e delle telecomunicazioni per gli impianti, dispositivi e apparecchi radioelettrici».

Nota all'art. 11:

— Si trascrive il testo dell'art. 169 del codice della navigazione:

«Art. 169 *(Carte, libri e altri documenti)*. — Le carte di bordo, sono, per le navi maggiori, l'atto di nazionalità e il ruolo di equipaggio, per le navi minori e i galleggianti, la licenza.

Oltre i documenti predetti, le navi maggiori devono avere a bordo:

a) il certificato di stazza; il certificato di classe o quello di navigabilità, i certificati di bordo libero e di galleggiabilità; i certificati di visita;

b) i documenti doganali e sanitari;

c) il giornale nautico;

d) gli altri libri e documenti prescritti da leggi e regolamenti.

Oltre la licenza, le navi minori o i galleggianti devono avere a bordo gli altri documenti prescritti dal presente codice, da leggi e da regolamenti».

Note all'art. 12:

— Si trascrive il testo dell'art. 408 del regolamento per l'esecuzione del codice della navigazione, come modificato dall'art. 2 della legge 3 febbraio 1963, n. 54:

«Art. 408 *(Categorie di pesca)*. — *La pesca costiera è quella che si esercita lungo le coste continentali ed insulari dello Stato a distanza non superiore alle venti miglia.*

La pesca mediterranea è quella che si esercita nel Mediterraneo entro gli stretti di Gibilterra e dei Dardanelli e il canale di Suez.

La pesca oltre gli stretti è quella che si esercita fuori dei limiti di cui al comma precedente».

— Il testo dell'art. 1 del regolamento per l'esecuzione della legge n. 963/1965 (Disciplina della pesca marittima), approvato con D.P.R. n. 1639/1968 è il seguente:

«Art. 1 *(Sfera di applicazione)*. — Il presente regolamento si applica alla pesca esercitata nelle acque del mare e in quelle del demanio marittimo poste fuori dalle attribuzioni del Ministero dell'agricoltura e delle foreste, in materia di pesca.

Nelle zone di mare ove sboccano fiumi e altri corsi d'acqua, naturali o artificiali, ovvero in quelle che comunicano direttamente con lagune e bacini di acqua salsa o salmastra, le presenti disposizioni si applicano a partire dalla congiungente i punti più foranei delle foci e degli altri sbocchi in mare».

— Per il testo dell'art. 169 del codice dalla navigazione si veda in nota all'art. 11.

Note all'art. 18.

Si trascrive il testo dell'art. 165 del codice della navigazione:

«Art. 165 *(Visite ed ispezioni)*. - Sull'osservanza delle prescrizioni indicate nell'articolo precedente vigilano nella Repubblica le autorità marittime e quelle preposte all'esercizio della navigazione interna, e all'estero le autorità consolari. Dette autorità provvedono che siano eseguite, a spese dell'armatore, le ispezioni e le visite ordinarie prescritte, nonché ispezioni e visite straordinarie quando lo ritengano opportuno o quando si siano verificate avarie, le quali possano menomare la navigabilità della nave o il funzionamento dei suoi organi.

Le autorità marittime e quelle consolari devono inoltre disporre ispezioni e visite straordinarie quando ne vengano richieste dalle associazioni sindacali interessate. Possono altresì disporre ispezioni e visite straordinarie quando ne siano richieste da almeno un terzo dell'equipaggio. In entrambi i casi, ove le richieste risultino ingiustificate, le spese relative sono a carico dei richiedenti».

— Il testo degli articoli 27 e 28 della legge n. 616/1962 è il seguente:

«Art 27 *(Accertamenti già eseguiti dagli istituti di classificazione)*. — Le navi munite di certificato di classe in regolare corso di validità rilasciato da uno degli istituti di classificazione di cui all'art. 3 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340, nonché le navi munite di certificato di navigabilità, sono dispensate, in occasione delle visite di cui agli articoli precedenti, dagli accertamenti che hanno formato oggetto di visite o constatazioni o verifiche da parte dell'istituto di classificazione.

Art. 28 *(Attribuzioni della commissione di visita)*. — La commissione di visita provvede agli accertamenti necessari per il rilascio ed il rinnovo dei certificati di sicurezza o d'idoneità per le navi di stazza lorda uguale o superiore alle 200 tonnellate.

Al rilascio dei certificati provvede l'autorità marittima sulla base dei verbali redatti dalla commissione.

La commissione di visita accerta, altresì, l'idoneità al trasporto dei passeggeri.

Gli accertamenti relativi alle navi di stazza lorda inferiore alle 200 tonnellate sono effettuati nei modi previsti dai regolamenti di cui all'art. 35».

Nota all'art. 19:

— Per il testo dell'art. 28 della legge n. 616/1962 si veda in nota all'art. 18.

Note all'art. 20:

— Il testo dell'art. 6 della legge n. 616/1962 è il seguente:

«Art. 6 *(Rilascio e validità dei certificati di sicurezza e d'idoneità)*. — I certificati di sicurezza e d'idoneità sono rilasciati dall'autorità marittima in base alle disposizioni contenute nel capo IV della presente legge.

Nei porti appartenenti a Stati coi quali esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, al rilascio dei certificati di sicurezza o di idoneità provvedono le autorità locali su richiesta del console, in conformità degli accordi medesimi.

Nei porti appartenenti a Stati con i quali non esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione, l'autorità consolare, allorché deve accertare l'idoneità alla navigazione per le navi nazionali risultanti sprovviste dei certificati di sicurezza o di idoneità in regolare corso di validità, procede alle ispezioni secondo la procedura determinata dai regolamenti di applicazione della presente legge. Degli accertamenti effettuati, l'autorità consolare redige un verbale valevole, come documento di sicurezza provvisorio, fino a quando la nave non approdi in un porto nazionale o nel primo porto di uno Stato con il quale esistono particolari accordi in materia di sicurezza della navigazione. La validità del verbale non potrà comunque superare i tre mesi.

La durata dei certificati di sicurezza di cui alle lettere *a)*, *c)*, *d)* ed *e)* dell'art. 4 non può essere superiore ad un anno.

La durata del certificato di sicurezza di cui alla lettera *b)* e del certificato di idoneità di cui alla lettera *f)* dell'art. 4 non può essere superiore a due anni».

— Per il testo dell'art. 165 del codice della navigazione si veda in nota all'art. 18.

Note all'art. 21:

— Il testo dell'art. 5 della legge n. 616/1962 è il seguente:

«Art. 5 *(Certificato di navigabilità)*. — Le navi di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate, che non siano munite di certificato di classe, devono avere un certificato di navigabilità, rilasciato a norma dei regolamenti di applicazione della presente legge.

Il certificato di navigabilità è valido per quattro anni e può alla sua scadenza, essere prorogato al massimo per un anno. Esso è rilasciato dall'autorità marittima in base agli accertamenti esperiti dall'ente tecnico.

Nel caso previsto dall'art. 148 del codice della navigazione il certificato di navigabilità è rilasciato dall'autorità consolare, in base agli accertamenti effettuati dalla medesima, o dagli organi o enti tecnici determinati, per i singoli Stati, dal Ministero della marina mercantile».

— Per il testo dell'art. 2 del D.Lgs. n. 340/1947 si veda in nota all'art. 1.

Nota all'art. 28:

— Per il testo dell'art. 12 della legge n. 616/1962 si veda in nota all'art. 8.

Nota all'art. 33:

— Per il testo dell'art. 1 della legge n. 616/1962 si veda in nota all'art. 2.

Nota all'art. 36:

— Per il testo dell'art. 4 della legge n. 616/1962 si veda in nota all'art. 46.

Note all'art. 39:

— Il capo IV della legge n. 616/1962 reca norme sulle commissioni di visita.

— Il testo dell'art. 25 della medesima legge n. 616/1962 è il seguente:

«Art. 25 *(Istituzione e composizione delle commissioni)*. — Per gli accertamenti relativi alla sicurezza della navigazione, esclusi quelli di cui al capo II della presente legge, è costituita presso ogni capitaneria di porto una commissione di visita, nominata dal comandante del porto.

La commissione è presieduta dal comandante del porto o da un ufficiale superiore da lui designato ed è composta dal medico di porto e da un ingegnere o perito designato dall'ente tecnico.

Ove lo ritenga opportuno, il presidente può chiamare a far parte della commissione un ispettore del Corpo nazionale dei vigili del fuoco.

Le funzioni di segretario sono disimpegnate da un ufficiale del porto di grado non superiore a capitano.

Ai componenti della commissione appartenenti all'amministrazione dello Stato spetta un compenso nella misura prevista dalle tabelle allegate alla legge 26 settembre 1954, n. 869, e con l'applicazione delle norme amministrative stabilite dalla legge stessa. Per il rappresentante dell'ente tecnico la misura da corrispondere è stabilita dalle tariffe previste dall'art. 24 del decreto legislativo del Capo provvisorio dello Stato 22 gennaio 1947, n. 340».

Nota all'art. 46:

— Il testo dell'art. 4 della legge n. 616/1962 è il seguente·

«Art. 4 *(Documenti relativi alla sicurezza della navigazione)*. — I documenti comprovanti l'adempimento delle prescrizioni relative alla sicurezza della vita umana in mare sono:

a) *certificato di sicurezza:* per le navi da passeggeri in viaggi internazionali;

b) *certificato di sicurezza per le dotazioni di armamento:* per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 500 tonnellate in viaggi internazionali;

c) *certificato di sicurezza radiotelegrafica:* per le navi da carico di stazza lorda uguale o superiore a 1.600 tonnellate in viaggi internazionali;

d) *certificato di sicurezza radiotelefonica:* per le navi da carico di stazza lorda inferiore alle 1.600 e uguale o superiore a 500 tonnellate in viaggi internazionali;

e) *certificato di esenzione:* per le navi indicate nelle lettere precedenti, per le quali sia stata accordata la esenzione dalla applicazione di una o più norme della presente legge;

f) *certificato di idoneità:* per le navi da carico di stazza lorda inferiore alle 500 tonnellate adibite a viaggi internazionali, nonché per le navi da passeggeri o da carico di stazza lorda uguale o superiore a 25 tonnellate adibite a viaggi nazionali.

Nel certificato di idoneità sono annotate anche le indicazioni relative agli impianti raioelettrici di bordo. L'esito degli accertamenti delle condizioni di sicurezza per le navi di stazza lorda inferiore a 25 tonnellate e per quelle adibite a servizi speciali quali la pesca, traghetto, rimorchio, salvataggio e diporto, viene annotato, a cura dell'autorità marittima che ha proceduto all'accertamento medesimo, sul ruolo di equipaggio o sulla licenza, secondo che si tratti di navi maggiori ovvero di navi minori o galleggianti;

g) *certificato di bordo libero:* rilasciato a norma del capo II della presente legge».

Nota all'art. 47:

— Per il testo dell'art. 6 della legge n. 616/1962 si veda in nota all'art. 20.

Nota all'art. 49:

— Il testo dell'art. 9 della legge n. 616/1962 è il seguente:

«Art. 9 *(Decadenza dei certificati di sicurezza o d'idoneità)*. — Quando per gravi avarie subite dalla nave o per notevoli mutamenti apportati allo scafo, all'apparato motore o alle dotazioni della medesima, vengono meno i requisiti in base ai quali sono stati rilasciati i certificati di sicurezza o d'idoneità, questi perdono la loro validità e devono essere ritirati dall'autorità marittima o consolare.

Il comandante ha l'obbligo di denunciare all'autorità marittima e, all'estero, all'autorità consolare, le avarie e mutamenti apportati allo scafo, all'apparato motore e alle dotazioni della nave».

Nota all'art. 50:

— Il testo dell'art. 10 della legge n. 616/1962 è il seguente:

«Art. 10 (*Trasferimento della nave per lavori*). — La capitaneria di porto; sentito l'ente tecnico, può autorizzare il trasferimento, dalla località del varo a quella di allestimento, della nave non munita dei prescritti certificati. Previa visita dell'ente tecnico, tenuto conto anche della durata del viaggio, la capitaneria di porto può altresì autorizzare il trasferimento della nave, per la quale siano scaduti i certificati di sicurezza, dalla località in cui si trova a quella in cui deve essere disarmata o in cui devono essere eseguiti lavori di riparazione, di trasformazione o di demolizione.

Nel caso di trasferimento di navi costruite o acquistate all'estero l'autorizzazione di cui al comma precedente viene rilasciata dall'autorità consolare».

Nota all'art. 55:

— Per il testo dell'art. 11 della legge n. 616/1962 si veda in nota all'art. 1.

Note all'art. 65:

— Il n. 3 della sezione II (Aree invernali ed estive alternativamente) dell'art. 122 (Limiti delle zone e delle aree) del regolamento per l'assegnazione della linea di massimo carico alle navi mercantili, approvato con D.P.R. n. 579/1967, indica, per il mare Mediterraneo e il mar Nero come periodo estivo dal 16 marzo al 15 dicembre e come periodo invernale dal 16 dicembre al 15 marzo.

— Il D.P.R. n. 777/1968, recante: «Esecuzione della convenzione internazionale sulla linea di massimo carico, adottata a Londra il 5 aprile 1966» è stato pubblicato nella *Gazzetta Ufficiale* n. 176 del 13 luglio 1968.

Nota all'art. 67:

— Gli articoli 17 e 120 del regolamento per l'assegnazione della linea di massimo carico alle navi mercantili, approvato con D.P.R. n. 579/1967, sono così formulati:

«Art. 17 (*Scale delle immersioni*). — Oltre alle marche di bordo libero ogni nave dovrà portare segnate sulla ruota di prora e sul dritto del timone — o sul dritto delle cliche nel caso di navi senza dritto del timone — le scale delle immersioni dal sottochiglia, in decimetri da un lato, in piedi inglesi dall'altro.

La marcatura deve essere eseguita con cifre alte 1 dm oppure 6 pollici intercalate con spazi di uguale altezza.

I numeri indicanti i piedi devono essere in cifre romane, quelli indicanti i decimetri in cifre arabe

Essi devono essere accuratamente incisi o bulinati e dipinti in bianco o giallo su fondo scuro o in nero su fondo chiaro».

«Art. 120 (*Condizioni di assegnazione*). — Fermo restando quanto disposto nell'art. 18, le linee di carico possono essere assegnate quando siano soddisfatte le seguenti condizioni di assegnazione.

a) *Boccaporte.*

Le boccaporte situate nelle parti esposte del ponte di bordo libero, ovvero su ponti di sovrastrutture entro il quarto della lunghezza di prora, devono avere battente di altezza non inferiore a 457 mm; quelle situate su ponti di sovrastrutture a poppavia di un quarto della lunghezza da prora possono avere battente 305 mm. Quando però le boccaporte sono chiuse con coperture metalliche stagne, possono essere accettati battenti di altezza minore ed anche possono essere sistemate coperture a paro.

Le coperture delle boccaporte devono avere robustezza non inferiore a 5/10 di quella prescritta nell'art. 22 rispettivamente per boccaporte aventi battente 610 mm quando sono prescritti battenti 457 mm e per boccaporte aventi battente 457 mm quando sono prescritti battenti 305 mm.

b) *Aperture dei locali apparato motore sul ponte di bordo libero, di mezzi casseri e di sovrastrutture*

Le aperture dei locali apparato motore devono essere chiuse con osteriggi aventi battente di altezza non inferiore a 610 mm sul ponte di bordo libero o di mezzo cassero e 457 mm sul ponte di altre sovrastrutture del primo ordine.

Quando tali aperture sono racchiuse in cofani le porte di accesso a tali cofani devono essere di acciaio, ben intelaiate, manovrabili dalle due parti e con battente non inferiore a:

380 mm se situate su ponte scoperto di bordo libero o di mezzo cassero;

250 mm se situate su ponte scoperto di altre sovrastrutture;

229 mm se situate entro sovrastrutture non chiuse in modo permanente.

c) *Tambucci.*

Tambucci di accesso sistemati su parti esposte del ponte di bordo libero o di sovrastrutture chiuse devono essere robusti e con aperture aventi soglia non inferiore a:

380 mm se situati su ponte di bordo libero o di sovrastruttura per un quarto della lunghezza a prora;

250 mm se situati su ponte di sovrastruttura a poppavia di un quarto della lunghezza a prora.

Aperture di accesso all'interno di sovrastrutture chiuse aventi comunicazione diretta con l'interno della nave, devono, di regola, avere battente come prescritto per i tambucci; quando però le dette aperture sono praticate su paratie laterali o poppiere di tuga, le altezze predette possono essere ridotte a:

250 mm se situate su ponte di bordo libero;

200 mm se situate su ponte di sovrastruttura.

Aperture di accesso a sovrastrutture chiuse non aventi comunicazione diretta con l'interno della nave, possono avere battenti di altezza ridotta e anche essere senza battente.

In quest'ultimo caso devono essere sistemati ombrinali scaricanti fuori bordo eventuali rientrate d'acqua.

Le aperture devono essere chiuse mediante porte di robustezza adeguata, manovrabili dalle due parti.

d) *Trombe di ventilazione.*

L'altezza dei battenti delle trombe a vento deve essere non inferiore a:

457 mm quando situate sul ponte di bordo libero o di sovrastruttura per un quarto della lunghezza a prora;

380 mm se situate su altre sovrastrutture.

e) *Tubi di sfogo aria.*

L'altezza dello sbocco dei tubi di sfogo aria di cisterne o doppi fondi deve essere elevato non meno di:

380 mm sul ponte di bordo libero;

250 mm sul ponte di sovrastrutture.

f) *Ombrinali e scarichi di igiene.*

Gli scarichi fuori bordo che provengono da locali situati sotto il ponte di bordo libero o dall'interno di mezzi casseri devono essere muniti di mezzi adeguati di chiusura come prescritto nell'art. 37.

Gli scarichi fuori bordo provenienti da locali situati al di sopra del ponte di bordo libero possono non avere mezzo di chiusura. È raccomandato però di sistemare valvole automatiche di non ritorno agli scarichi provenienti da sovrastrutture del primo ordine chiuse.

g) *Portellini di murata.*

I portellini di murata dei locali situati sotto il ponte di bordo libero od entro mezzi casseri devono essere provvisti di controportello stagno, secondo le prescrizioni dell'art. 38.

Tali prescrizioni devono essere estese ai portellini sistemati sui fianchi del cassero di prora nella zona compresa nel quinto della lunghezza a partire da prora. Nelle altre sovrastrutture possono essere sistemati portellini di murata senza controportello ed anche finestrini di murata.

La sistemazione di portellini con controportello o di finestrini dotati di un controportello smontabile interno od esterno è raccomandata per paratie frontali, non protette, di casseri o tughe del primo ordine.

h) *Parapetti, aperture per scarico acqua.*

Tutte le parti esposte del ponte di bordo libero e di sovrastrutture accessibili in navigazione devono essere protette mediante parapetti o ringhiere».

Nota all'art. 69:

— Il testo dell'art. 19 della legge n. 616/1962 è il seguente:

«Art. 19 *(Prescrizioni per le navi non soggette al bordo libero).* — Per le navi non munite di certificato di bordo libero, indipendentemente dall'osservanza di quanto prescritto dagli articoli 297 del codice della navigazione e 347 del regolamento per l'esecuzione del predetto codice (navigazione marittima), il comandante deve curare che la caricazione non superi i limiti della normale portata della nave e sia eseguita in modo da non compromettere in nessun caso la stabilità della nave stessa».

Nota all'art. 182:

— Il testo dell'art. 23 della legge n. 51/1976 (Modificazioni ed integrazioni alla legge 11 febbraio 1971, n. 50, recante norme sulla navigazione da diporto) è il seguente:

«Art. 23. — Il Ministro per la marina mercantile, di concerto con il Ministro per i trasporti, emanerà, entro sei mesi dall'entrata in vigore della presente legge, apposito regolamento contenente le norme di sicurezza cui dovranno attenersi le unità da diporto in relazione alle loro caratteristiche e al loro impiego e le barche da pesca costiera (locale e ravvicinata).

All'entrata in vigore del regolamento suddetto cesserà, per i natanti di cui al precedente comma, l'applicazione delle norme per la sicurezza della navigazione e della vita umana in mare, contenute nel regolamento approvato con decreto del Presidente della Repubblica del 14 novembre 1972, n. 1154».

91G0451

FRANCESCO NIGRO, *direttore*

FRANCESCO NOCITA, *redattore*
ALFONSO ANDRIANI, *vice redattore*

(3651400) Roma - Istituto Poligrafico e Zecca dello Stato - S.